

Doctrine

DRONES ET VIE PRIVÉE : COMMENT LES CONCILIER ?

ALEXANDRE CASSART
AVOCAT (LIÈGE/CHARLEROI)

ANNE-VALENTINE RENSONNET
AVOCATE (LIÈGE)

Face à l'utilisation croissante des drones, le besoin d'uniformisation des règles se faisait sentir. Le 31 décembre 2020, un nouveau cadre juridique européen est entré en vigueur. L'objectif de cet article est de présenter les grandes lignes des règlements européens en matière d'UAS (Unmanned Aircraft System, ci-après UAS), à savoir la création de trois catégories d'exploitation. Après cette introduction, l'article aborde la nécessité de respecter la vie privée et la protection des données lors de toute exploitation d'UAS et les obligations des exploitants d'UAS en lien avec la protection des données. Enfin, l'article se termine par un bref exposé de la position des autorités de protection des données (France, Belgique et Luxembourg) sur le sujet.

With the increasing use of drones, there was a need to adopt uniform rules. On December 31, 2020, a new European legal framework came into force. This paper aims to outline the main lines of the EU regulations on UAS, specifically the establishment of three categories of operation. After this introduction, this paper discusses the need to respect privacy and data protection in all UAS operations and the obligations of UAS operators in connection with data protection. Finally, this paper addresses the position of data protection authorities (France, Belgium, and Luxembourg) on this topic.

Depuis quelques années, il peut être constaté une augmentation de l'utilisation des drones dans les secteurs industriels, par les forces de l'ordre, mais aussi par des particuliers.

Parmi les risques rencontrés lors de l'utilisation d'un drone, on peut citer ceux touchant à la vie privée et à la protection des données. Par conséquent, vu leur utilisation croissante et les risques afférents, la nécessité d'encadrer leur utilisation est devenue une priorité de nombreuses autorités publiques, notamment au sein de l'Union européenne. En effet, les États membres ayant agi en ordre dispersé, le besoin d'uniformisation se faisait sentir. L'objectif de cet article est de présenter brièvement le nouveau cadre juridique adopté au niveau européen tout en mettant une emphase particulière sur le droit à la vie privée et à la protection des données¹.

I. DÉFINITION

Au niveau européen, un aéronef sans équipage à bord (*Unmanned Aircraft*, ci-après UA) est tout aéronef exploité ou destiné à être exploité de manière autonome ou à être piloté à distance sans pilote à bord² et un système d'aéronef sans équipage à bord (*Unmanned Aircraft System*, ci-après UAS) est défini comme tout aéronef sans équipage à bord et l'équipement servant à le contrôler à distance³.

Le nouveau cadre juridique européen, ayant pour objet l'harmonisation des législations des États membres, contient deux règlements. Le premier est le Règlement délégué 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord, qui harmonise les conditions techniques des UAS⁴. Le second est le Règlement d'exécution 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord⁵. Ceux-ci s'inscrivent évidemment dans la réglementation aérienne générale.

1. Cet article a été finalisé en date du 17 janvier 2022.

2. Art. 3, 1), du Règlement délégué (UE) 2019/945, *infra*.

3. Art. 3, 3), du Règlement délégué (UE) 2019/945 et art. 2, 1), du Règlement d'exécution (UE) 2019/947, *infra*.

4. Règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus

de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord, *J.O.U.E.*, L.152, 11 juin 2019, pp. 1-40 (ci-après le Règlement 2019/945).

5. Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, *J.O.U.E.*, L.152, 11 juin 2019, pp. 45-71 (ci-après le Règlement 2019/947).

II. CATÉGORISATION

La réglementation européenne distingue trois catégories d'exploitation d'UAS en fonction de leur niveau de risque : la catégorie ouverte, la catégorie spécifique et la catégorie certifiée⁶. Ces catégories seront brièvement abordées dans cette contribution. Nous vous renvoyons à la législation applicable ainsi qu'à notre précédente contribution détaillant le nouveau cadre juridique européen⁷.

A. Catégorie ouverte

Les exploitations d'UAS relevant de la catégorie ouverte concernent des UAS appartenant à une des classes suivantes : C0, C1, C2, C3 et C4 ou un UAS construit à titre privé. Pour qu'un UAS relève de l'une de ces classes, il doit répondre à plusieurs exigences techniques, notamment, en matière de sécurité, de résistance mécanique, de géovigilance ou de puissance⁸. Ces UAS, dont la masse maximale au décollage (MTOM)⁹ doit être inférieure à 25 kg, peuvent voler à une altitude de maximum 120 mètres¹⁰. Le pilote à distance doit conserver à tout moment une vue directe¹¹ sur l'UAS sauf dans certaines situations, en cas d'utilisation du mode « suivez-moi »¹² (*follow-me mode*) ou en présence d'un observateur d'UAS. Enfin, il est interdit de transporter des marchandises dangereuses avec ces UAS¹³. Ces UAS peuvent être exploités durant la nuit en vue directe, s'ils sont équipés d'au moins un feu vert afin d'assurer leur visibilité dans le ciel.

La principale obligation qui incombe à l'exploitant d'UAS est une obligation d'enregistrement auprès de l'autorité compétente de l'État membre. Il s'agit, en Belgique, de la Direction générale du Transport Aérien (DGTA)¹⁴, en France, de la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC)¹⁵ et, au Luxembourg, de la Direction de l'Aviation Civile (DAC)¹⁶. Cette obligation d'enregistrement existe pour les exploitants d'UAS :

- dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 250 g ou qui, en cas d'impact, peut transférer à un être humain une énergie cinétique supérieure à 80 joules ; et
- qui est équipé d'un capteur pouvant recueillir des données à caractère personnel, sauf s'il est conforme à la directive 2009/48/CE, en d'autres termes s'il s'agit d'un jouet¹⁷.

Il peut déjà être constaté une première référence aux données à caractère personnel.

Au sein de la catégorie ouverte, on distingue trois sous-catégories : A1, A2 et A3. Les principales différences entre ces sous-catégories sont relatives aux exigences techniques applicables aux UAS (poids, systèmes d'identification directe à distance¹⁸ et de géovigilance¹⁹ actifs et actualisés), aux limites d'exploitation des UAS (survol près/au-dessus de personnes ou de rassemblements de personnes) et aux obligations du pilote à distance (formation). L'exploitant d'UAS a, quant à lui, des responsabilités en ce qui concerne les pilotes à distance de son UAS, en matière de sécurité de l'UAS et du vol proprement dit, en matière d'assurance et relatives à la documentation de l'UAS²⁰.

B. Catégorie spécifique

Un UAS relève de la catégorie spécifique lorsque l'une des obligations de la catégorie ouverte ne peut pas être respectée²¹. La catégorie spécifique a pour objet des opérations d'UAS à risque modéré puisque cette catégorie permet notamment de voler hors vue, à plus de 120 mètres d'altitude ou dans des endroits représentant un risque plus important pour les tiers (zone peuplée, survol d'un rassemblement de personnes, à proximité d'un aéroport, etc.).

L'exploitant d'un UAS relevant de la catégorie spécifique de n'importe quelle masse doit s'enregistrer. Cependant,

6. Art. 3 du Règlement 2019/947 précité.

7. A.-V. RENSONNET et A. CASSART, « L'usage des drones civils par les entreprises : analyse du nouveau cadre juridique européen », *D.A.O.R.*, n° 136, 2020, pp. 3-16.

8. L'ensemble de ces exigences dont la vérification du respect incombe aux fabricants d'UAS est listé dans les parties 1 à 6 à l'Annexe au Règlement 2019/945.

9. L'article 2, 22), du Règlement 2019/947 définit la masse maximale au décollage (MTOM) comme la masse maximale de l'aéronef sans équipage à bord, y compris la charge utile et le carburant, telle que définie par le fabricant ou le constructeur, pour laquelle l'aéronef sans équipage à bord peut être exploité.

10. Sauf exception pour les planeurs. Article UAS. OPEN.010 Dispositions générales exigences techniques applicables aux UAS, Partie A de l'Annexe au Règlement 2019/947 : « [...] 4) Par dérogation au point 2), les planeurs sans équipage à bord dont la masse maximale au décollage, charge utile comprise, est inférieure à 10 kg peuvent être exploités à une distance supérieure à 120 mètres du point le plus proche de la surface de la Terre, à condition que le planeur sans équipage à bord ne soit jamais exploité à une altitude supérieure à 120 mètres au-dessus du pilote à distance. »

11. L'article 2, 7), du Règlement 2019/947 définit l'exploitation en vue directe (VLOS) comme un type d'exploitation d'UAS dans lequel le pilote à distance est capable de maintenir un contact visuel continu sans aide avec l'aéronef sans équipage à bord, ce qui lui permet de contrôler la trajectoire de vol de l'aéronef sans équipage à bord en fonction d'autres aéronefs, de personnes et d'obstacles, afin d'éviter des collisions.

12. L'article 2, 14), du Règlement 2019/947 définit le mode « suivez-moi » comme un mode d'exploitation d'un UAS, selon lequel l'UA suit constamment le pilote à distance dans un rayon prédéterminé.

13. Art. 4, 1, F), du Règlement 2019/947 précité.

14. La DGTA est définie à l'article 1^{er} de l'arrêté royal portant exécution du Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, https://mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/drones

15. Alpha Tango Portail : <https://alphantango.aviation-civile.gouv.fr/login.jsp>

16. Direction de l'aviation civile : <https://dac.gouvernement.lu/fr.html>.

17. Art. 14, 5, a), du Règlement 2019/947.

18. L'article 2, 13), du Règlement 2019/947 définit un système d'identification directe à distance comme un système qui garantit la diffusion locale d'informations sur un aéronef sans équipage à bord en exploitation, avec notamment le marquage de l'aéronef sans équipage à bord, le but étant que ces informations puissent être obtenues sans avoir physiquement accès audit aéronef.

19. L'article 2, 15), du Règlement 2019/947 définit la géovigilance comme une fonction qui, sur la base des données fournies par les États membres, détecte une violation potentielle des limites de l'espace aérien et en alerte les pilotes à distance, afin que ces derniers puissent agir de manière immédiate et efficace pour éviter cette violation.

20. UAS. OPEN.050 Responsabilités de l'exploitant d'UAS, Partie A de l'Annexe au Règlement 2019/947 précité.

21. Art. 5, § 1, du Règlement 2019/947 précité.

il n'est pas obligé de notifier préalablement son vol auprès de la DGTA ou de la DAC sauf en cas d'accès aux zones géographiques UAS visées par l'article 15 du Règlement 2019/947. La réglementation française prévoit des règles spécifiques en matière de notification de vol²².

Les exploitations d'UAS relevant de la catégorie spécifique nécessitent soit :

- 1) Une autorisation d'exploitation délivrée par l'autorité compétente²³ qui devra apprécier l'évaluation du risque opérationnel réalisée par le demandeur²⁴ et la robustesse des mesures d'atténuation que l'exploitant d'UAS propose pour garantir la sécurité de l'exploitation d'UAS pendant toutes les phases de vol²⁵. Le Règlement 2019/947 détaille la procédure et les conditions d'octroi de cette autorisation d'exploitation.
- 2) Une déclaration de l'exploitant d'UAS à l'autorité compétente par laquelle il se conforme à un scénario standard²⁶. Un scénario standard est un type d'exploitation d'UAS relevant de la catégorie spécifique, dans lequel une liste précise de mesures d'atténuation a été établie de telle sorte que l'autorité compétente puisse se satisfaire de déclarations dans lesquelles les exploitants déclarent qu'ils appliqueront les mesures d'atténuation lors de l'exécution de ce type d'exploitation²⁷. L'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après AESA) a élaboré deux scénarios standards²⁸. La France et la Belgique ont également adopté des scénarios standards nationaux, ce qui n'est pas le cas au Luxembourg au moment de la rédaction du présent article.
- 3) Un certificat allégé d'exploitant (*Light UAS Certificate operator*, ci-après le LUC)²⁹ qui ne peut être demandé que par des personnes morales.

L'exploitant d'UAS de la catégorie spécifique doit se conformer à de nombreuses exigences relatives à la sécurité de l'exploitation de son UAS. Il doit établir des procédures et des limites adaptées au type d'exploitation envisagée et au risque couru afin de garantir la sécurité des exploitations. Il doit également s'assurer qu'avant

d'effectuer des exploitations, les pilotes à distance remplissent toutes les conditions requises en matière de compétences et de formations. Enfin, il a également des obligations en matière administrative. L'ensemble de ces responsabilités sont listées à l'Annexe au Règlement 2019/947³⁰. Tout exploitant d'UAS qui effectue des exploitations relevant de la catégorie spécifique doit être assuré conformément aux dispositions du Règlement (CE) n° 785/2004³¹.

C. Catégorie certifiée

La catégorie certifiée visée par l'article 6 du Règlement 2019/947³² est considérée comme la plus risquée et renvoie à des exploitations d'UAS³³ conçus pour être exploités au-dessus de rassemblement de personnes, pour le transport de personnes, etc. Ainsi, l'exploitation de drone taxi ou d'UAS en mode BVLOS (vol hors vue) au sein d'une ville sont des exemples d'exploitation de la catégorie certifiée. Les règles applicables à ces UAS sont celles qui régissent les opérations des aéronefs habités³⁴.

III. RESPECT DE LA VIE PRIVÉE ET DE LA PROTECTION DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL

Lors de toute exploitation d'un UAS, les principes en matière de respect de la vie privée et de traitement des données à caractère personnel doivent être respectés.

L'utilisation d'un UAS qui aurait comme conséquence l'intrusion dans la vie privée ou le domicile des individus est donc susceptible de violer, notamment, les dispositions suivantes : l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH) et l'article 7 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (UE), qui consacrent le droit de tout individu d'invoquer le respect de sa vie privée et familiale, de son domicile et de sa correspondance à l'égard de tout autre individu, mais également à l'égard des autorités publiques.

22. Notification des vols, rappels réglementaires ; https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Notification_vols_nouveautes.pdf.

23. Art. 12 du Règlement 2019/947.

24. L'article 11 du Règlement 2019/947 édicte de nombreuses règles en matière d'évaluation du risque opérationnel.

25. Art. 12, § 1, du Règlement 2019/947 précité.

26. Art. 5, 5), du Règlement 2019/947 précité. Cette disposition entrera en vigueur le 3 décembre 2023.

27. Art. 2, 6), du Règlement 2019/947 précité.

28. Appendice 1 relatif aux scénarios standard à l'appui d'une déclaration, Règlement d'exécution (UE) 2020/639 de la Commission du 12 mai 2020 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2019/947 en ce qui concerne les scénarios standard pour les exploitations effectuées en vue directe ou hors vue, *J.O.U.E.*, L.150, 13 mai 2020, pp. 1-31.

29. UAS. LUC.010 1) Exigences générales applicables à un LUC, Partie C de l'Annexe au Règlement 2019/947.

30. UAS. SPEC.050 Responsabilités de l'exploitant d'UAS, Partie B et C de l'Annexe au Règlement 2019/947.

31. Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004, relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, *J.O.U.E.*, L.138, 30 avril 2004, pp. 1-6.

32. L'article 6 du Règlement 2019/947 doit être lu conjointement avec l'article 40 du Règlement 2019/945 précité. AESA, *Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems (Regulations - EU - 2019/947 and - EU - 2019/945)*, septembre 2021, p. 26.

33. Art. 40, § 1, points a), b) et c), du Règlement 2019/945.

34. Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le Règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les Règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010, *J.O.U.E.*, L.281, 13 octobre 2012, pp. 1-66 ; Règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol, *J.O.U.E.*, L.336, 20 décembre 2011, p. 20 ; Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, *J.O.U.E.*, L.296, 25 octobre 2012, p. 1.

En matière de protection de la vie privée et des données à caractère personnel, les utilisateurs d'UAS sont tenus de se conformer au Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil, le Règlement général sur la protection des données (ci-après RGPD)³⁵.

Il y a lieu toutefois de souligner que sont exclus du champ d'application du RGPD les traitements de données à caractère personnel effectués par une personne physique dans le cadre d'une activité strictement personnelle ou domestique³⁶.

Les réglementations applicables aux UAS font explicitement référence à l'obligation de se conformer aux règles en matière de protection des données.

L'article 132 ainsi que plusieurs considérants³⁷ du Règlement 2018/1139³⁸ disposent que les États membres, la Commission européenne et l'AESA sont tenus de se conformer aux règles en matière de protection des données³⁹. D'autres références au RGPD sont mentionnées dans les annexes à ce Règlement 2018/1139. L'exploitant et le pilote à distance d'un UAS doivent notamment avoir connaissance des règles de l'Union et des règles nationales en matière de respect de la vie privée et de protection des données⁴⁰. De plus, il est également spécifié que les « [...] UAS doivent posséder les caractéristiques et fonctionnalités spécifiques correspondantes qui tiennent compte, dès la conception⁴¹ et par défaut⁴², des principes de protection de la vie privée et de protection des données à caractère personnel »⁴³.

Dans le Règlement 2019/947, on peut citer, dans la catégorie ouverte, l'enregistrement obligatoire des exploitants d'UAS équipés de capteurs capables de saisir des données à caractère personnel⁴⁴ et la formation en ligne suivie par la réussite d'un examen théorique en ligne qui doit couvrir la matière de la protection des données et de

la vie privée, ou dans la catégorie spécifique, l'obligation pour l'exploitant d'établir des procédures visant à garantir que toutes les exploitations sont conformes au RGPD et à la libre circulation de ces données. En particulier, il procède à une analyse d'impact relative à la protection des données, lorsque l'autorité nationale chargée de la protection des données l'exige en application de l'article 35 du RGPD⁴⁵.

Il y a lieu de souligner également que chaque État membre est libre de définir des zones géographiques UAS⁴⁶. Ces dernières sont définies comme une partie de l'espace aérien définie par l'autorité compétente qui accueille, limite ou exclut les exploitations d'UAS en fonction des risques découlant des dites exploitations. Parmi ces risques, on retrouve le respect de la vie privée et de la protection des données à caractère personnel⁴⁷.

En avril 2021, le Règlement 2021/664 consacré à l'*U-space*⁴⁸ a été adopté par la Commission européenne. L'*U-space* est un concept se référant à la gestion du trafic des UAS. L'objectif de ce règlement est de créer et d'harmoniser les conditions nécessaires pour les aéronefs et les UAS afin qu'ils puissent opérer de manière sécurisée dans certaines zones géographiques, et ce, afin d'éviter toutes collisions entre eux et d'atténuer les risques dans l'espace aérien et au sol. L'annexe III spécifie les exigences en matière de protection des données qui doivent être respectées par les prestataires de services *U-space*.

À côté des règles prévues par les règlements européens, les États membres peuvent, conformément à l'article 56, paragraphe 8, du Règlement 2018/1139, édicter des règles nationales visant à soumettre à certaines conditions les exploitations d'UAS, pour des raisons ne relevant pas du champ d'application du Règlement (UE) 2018/1139, notamment la protection de la vie privée et des données à caractère personnel⁴⁹.

35. 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, *J.O.U.E.*, L.119, 4 mai 2016, pp. 1-88 (ci-après le RGPD).

36. Art. 2, 2, c), du RGPD.

37. Parmi ces considérants, le considérant n° 28 se réfère à l'importance de respecter les droits garantis par la législation de l'Union comme le droit au respect de la vie privée et familiale et le droit à la protection des données à caractère personnel.

38. Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les Règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les Règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil.

39. Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le Règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE, *J.O.U.E.*, L.295, 21 novembre 2018, pp. 39-98.

40. Annexe IX 1,1 au Règlement 2018/1139 précité.

41. Privacy by design : Article 25, § 1^{er}, du RGPD : « En vertu de ce principe, tout responsable du traitement est tenu, au moment de concevoir son traitement des données, de tenir compte des règles du RGPD afin de les intégrer dans le fonctionnement même du traitement, dans les logiciels par exemple. », C. DE TERWANGNE et E. DEGRAVE, *La protection des données à caractère personnel en Belgique : manuel de base*, Bruxelles, Politea, 2019, p. 83.

42. Privacy by default : art. 25, § 2, du RGPD : ce principe impose que « par défaut, seules les données à caractère personnel qui sont nécessaires au regard de chaque finalité spécifique du traitement soient traitées », C. DE TERWANGNE et E. DEGRAVE, *La protection des données à caractère personnel en Belgique : manuel de base*, Bruxelles, Politea, 2019, p. 83.

43. Annexe IX 1,3 au Règlement 2018/1139 précité.

44. Art. 14, § 5, a), du Règlement 2019/947 précité.

45. UAS. SPEC.050 Responsabilités de l'exploitant d'UAS, Partie B de l'Annexe au Règlement 2019/947 précité.

46. Art. 15 du Règlement 2019/947 précité.

47. Art. 2, 4), du Règlement 2019/947 précité.

48. Règlement d'exécution (UE) 2021/664 de la Commission du 22 avril 2021 relatif à un cadre réglementaire pour l'*U-space* (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), *J.O.U.E.*, L.139, 23 avril 2021, pp. 161-183.

49. Considérant 18 du Règlement 2019/947 précité.

Au niveau européen, différents organismes ont adopté des recommandations. Le site *Drones Rules EU*⁵⁰ a élaboré un guide pratique concernant les exigences en matière de protection des données et de vie privée pour les exploitants et les pilotes d'UAS⁵¹. Le Groupe de l'article 29⁵² a publié un document listant différentes recommandations. Bien que ce document ait été publié en 2015, les recommandations adressées aux utilisateurs d'UAS demeurent d'actualité⁵³.

Eu égard à cet aperçu en matière de protection des données à caractère personnel, les exploitants devront traiter les données collectées par l'UAS lors de son exploitation conformément au RGPD et respecter les obligations qui leur incombent en tant que responsables du traitement de ces données.

IV. OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT D'UAS EN MATIÈRE DE PROTECTION DES DONNÉES

A. Responsable du traitement ou sous-traitant

L'exploitant de l'UAS sera généralement considéré comme un responsable du traitement. Par conséquent, il devra se conformer aux principes et conditions générales applicables au responsable du traitement⁵⁴. Parmi ces obligations, on peut citer la mise en œuvre d'une analyse d'impact dans certaines situations⁵⁵, la tenue d'un registre de traitement concernant leurs activités⁵⁶ ou encore celle d'assurer le traitement des données de manière sécurisée⁵⁷.

L'exploitant de l'UAS peut également être un responsable du traitement conjoint⁵⁸, par exemple avec son client. S'ils déterminent ensemble les moyens et les finalités, les responsables du traitement seront conjointement et solidairement responsables de veiller au respect des obligations qui découlent du RGPD. Dans cette hypothèse, il y a lieu de mettre en place un « *joint controller agreement* ».

L'exploitant de l'UAS peut encore agir comme un sous-traitant. Par exemple, un client, qui conserve le pouvoir de décision, a fourni des spécifications strictes concernant la trajectoire de vol et/ou la manière dont les données

doivent être collectées pendant l'exploitation. En tant que sous-traitant, l'exploitant de l'UAS doit s'assurer du respect des instructions du responsable du traitement et aussi l'informer en cas de violation des données. Il est également nécessaire de conclure un contrat de sous-traitance, et ce, conformément à l'article 28 du RGPD.

B. Traitement des données

Tout responsable du traitement devra établir le fondement juridique du traitement des données, parmi ceux énumérés à l'article 6 du RGPD.

L'exploitant de l'UAS doit particulièrement être attentif au traitement de certaines catégories de données sensibles (santé, opinions politiques ou religieuses, orientation sexuelle, sanctions pénales) au sens de l'article 9 du RGPD⁵⁹. Il peut s'agir, par exemple, de lieux où des informations sensibles ou potentiellement embarrassantes concernant les personnes fréquentant ces bâtiments peuvent être collectées, tels que les édifices religieux, les sièges de partis politiques, les hôpitaux ou les prisons.

Lors de ces exploitations, il est recommandé de planifier les trajectoires de vol et les angles de capture des données par les capteurs des drones de manière à minimiser le risque de prendre des photos des personnes à l'intérieur ou à l'entrée/sortie de tels bâtiments ou lieux.

Les exploitants et pilotes de drones doivent établir la finalité du traitement des données à caractère personnel, qu'ils soient responsables du traitement ou sous-traitants. Ils doivent établir une finalité claire, spécifique, explicite et légitime des exploitations qu'ils vont mener⁶⁰. Enfin, le responsable du traitement doit être en mesure de prouver qu'il a agi conformément au RGPD et fournir des documents attestant de cette conformité.

C. Minimisation de l'impact sur la vie privée

L'exploitant ou le pilote de l'UAS doit réduire au minimum les interférences avec les droits à la vie privée et à la protection des données lors de la planification des éléments suivants : la trajectoire de vol prévue, l'UAS et l'équipement

50. Drones Rules EU, <https://dronerules.eu/fr/>.

51. Drones Rules EU, *Privacy Conduct of Conduct : A practical guide to privacy and data protection requirements for drone operators and pilots*, 2018, disponible sur https://dronerules.eu/assets/files/PCC_DR_final-for-printing_9-November-2018.pdf.

52. Le Groupe de l'article 29 est le groupe de travail européen indépendant qui traitait les questions relatives à la protection de la vie privée et aux données à caractère personnel jusqu'au 25 mai 2018. Son successeur est le Comité européen de protection des données.

53. Avis 01/2015 sur les questions de protection des données et de la vie privée liées à l'utilisation de drones, https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2015/wp231_en.pdf, pp. 20-21.

54. Art. 24 du RGPD ; EDPB, « Guidelines 07/2020 on the concepts of controller and processor in the GDPR », disponible via : [edpb_guidelines_202007_](https://edpb.europa.eu/edpb/files/202007_controllerprocessor_en.pdf)

[controllerprocessor_en.pdf](https://edpb.europa.eu/edpb/files/202007_controllerprocessor_en.pdf) (europa.eu) ; A. DELFORGE, « Titre 8 – Les obligations générales du responsable du traitement et la place du sous-traitant », in *Le règlement général sur la protection des données (RGPD/GDPR)*, 1^{er} éd., Bruxelles, Larcier, 2018, pp. 371-406.

55. Art. 35-36 du RGPD.

56. Art. 30 du RGPD.

57. Art. 32-34 du RGPD.

58. Art. 26 du RGPD.

59. J.-M. VAN GYSEGHEM, « Titre 5 – Les catégories particulières de données à caractère personnel », in *Le règlement général sur la protection des données (RGPD/GDPR)*, 1^{er} éd., Bruxelles, Larcier, 2018, p. 265.

60. C. DE TERWANGNE, « Chapitre 1 – Principes de base de la protection des données », in *Le règlement général sur la protection des données (RGPD/GDPR)*, 1^{er} éd., Bruxelles, Larcier, 2018, p. 94.

utilisé, la gestion des données collectées, l'identification du contexte de la localisation et de l'horaire du vol⁶¹.

Il est recommandé à tout utilisateur de s'informer sur la législation applicable en matière de protection des données et en matière de droit à l'image. Il est aussi conseillé de suivre les recommandations du guide pratique concernant les exigences en matière de protection des données et de vie privée pour les exploitants et les pilotes d'UAS publié par *Drones Rules*.

En cas de survol d'espaces publics, l'exploitant ne doit pas cibler, suivre et/ou prendre des photos de personnes sans qu'elles en aient connaissance et sans leur consentement⁶². Il est également recommandé de ne pas exploiter des UAS pendant une durée prolongée au même endroit, sauf dans l'hypothèse où cela est nécessaire et fondé sur une disposition juridique. Dans ce cas, l'exploitant devra prendre des mesures afin de réduire au minimum le nombre de personnes prises en photo, informer clairement les personnes vivant, travaillant et passant dans la zone, des détails de l'exploitation et rester visible à tout moment.

En cas de survol d'espaces privés, l'exploitant doit obtenir l'autorisation préalable du propriétaire de l'espace privé⁶³.

Lors de toute exploitation, le pilote doit exploiter son UAS de manière à minimiser la collecte des données personnelles aux seules données nécessaires à l'objectif de l'exploitation de l'UAS.

Différentes mesures peuvent être adoptées par l'exploitant afin d'atteindre cet objectif. On peut citer notamment le fait de privilégier la prise d'images à celles de vidéos, l'utilisation d'un *livestream* sécurisé plutôt que le recours à l'enregistrement des données, le contrôle des données enregistrées et diffusées ou l'utilisation de capteurs de moindre capacité. Il est également conseillé de se tenir informé des nouvelles solutions techniques qui pourraient être potentiellement utilisées en vue de la minimisation des données.

Parmi les droits mentionnés dans le RGPD, les exploitants de drones doivent notamment se conformer au droit d'accès de chaque individu à ces données, le droit à

la portabilité des données, le droit à l'effacement de ses données, le droit à la limitation du traitement et le droit d'opposition⁶⁴. Si un individu invoque son droit d'opposition⁶⁵, l'exploitant de l'UAS qui aurait pris des images de cet individu devra recourir à des procédés d'anonymisation de l'image ou devra supprimer l'image en fonction des circonstances.

V. POSITION DE CERTAINES AUTORITÉS DE PROTECTION DES DONNÉES

Au Luxembourg, la DAC mentionne sur son site internet l'importance de la protection des données et de la vie privée. Afin d'éviter d'enfreindre la loi en matière de protection des données, quelques recommandations générales sont énumérées, notamment (i) le fait de demander préalablement à une personne son autorisation pour prendre des photos ou des vidéos d'elle lorsqu'elle peut être identifiée ou reconnue ou (ii) le fait d'obtenir l'autorisation explicite de cette personne si l'on souhaite publier ces images, et ce pour chaque support de communication (article de presse, site web, médias...). Lorsqu'il s'agit d'enfants de moins de 18 ans, il faut obtenir l'autorisation de leurs représentants légaux (généralement leurs parents). En revanche, aucune autorisation n'est requise si l'identification directe ou indirecte des personnes (ex. : habitation privée) n'est possible. La Commission nationale pour la protection des données a établi des lignes directrices concernant le droit à l'image⁶⁶ qui ont également vocation à s'appliquer en cas d'utilisation d'un UAS.

En France, la Commission nationale de l'information et des libertés (ci-après la CNIL) a sanctionné en date du 12 janvier 2021 le ministère de l'Intérieur pour avoir utilisé en dehors de tout cadre légal, des drones équipés de caméras et ce, notamment pour surveiller le respect des mesures prises dans le cadre de la pandémie de Covid-19⁶⁷. La CNIL a estimé qu'il s'agissait d'un traitement de données à caractère personnel. En se référant aux définitions du traitement de données à caractère personnel et de données à caractère personnel mentionnées à l'article 4 du RGPD et à la jurisprudence européenne et française, la CNIL relève que toute opération – notamment la captation, la transmission, la modification ou la consultation – portant sur l'image de personnes pouvant

61. Outils disponibles : « *DronesRules PRO Privacy Impact Assessment template* » a comme objectif de guider l'exploitant à travers un examen étape par étape des risques de son exploitation et de la manière de les atténuer. « *DronesRules PRO Data Protection Impact Assessment (DPIA) template* » a pour objet d'aider les exploitants de drones et les pilotes à travers le processus d'une analyse d'impact et ce conformément à l'article 35 du RGPD.

62. Drones Rules EU, *Privacy Conduct of Conduct : A practical guide to privacy and data protection requirements for drone operators and pilots*, 2018, disponible sur https://dronerules.eu/assets/files/PCC_DR_final-for-printing_9-November-2018.pdf, p. 12.

63. Drones Rules EU, *Privacy Conduct of Conduct : A practical guide to privacy and data protection requirements for drone operators and pilots*, 2018, dis-

ponible sur https://dronerules.eu/assets/files/PCC_DR_final-for-printing_9-November-2018.pdf, p. 12.

64. Art. 15-22 du RGPD.

65. C. DE TERWANGNE et K. ROSIER, « Section 7 – Droit d'opposition (article 21 du RGPD) », in *Le règlement général sur la protection des données (RGPD/GDPR)*, 1^{re} éd., Bruxelles, Larcier, 2018, pp. 523-531.

66. Le droit à l'image – Dossiers thématiques – Commission nationale pour la protection des données – Luxembourg (<https://cnpd.public.lu/fr/dossiers-thematiques/droit-image.html>).

67. CNIL, Drones : la CNIL sanctionne le ministère de l'Intérieur, disponible sur <https://www.cnil.fr/fr/drones-la-cnil-sanctionne-le-ministere-de-linterieur#:~:text=Le%2012%20janvier%202021%2C%20la,respect%20des%20mesures%20de%20confinement.>

être reconnues constitue un traitement de données à caractère personnel.

Face à ces accusations, le ministère de l'Intérieur a indiqué avoir développé un mécanisme floutant l'image des personnes. Or ce mécanisme est utilisé depuis la fin du mois d'août 2020 alors que ces drones ont été utilisés antérieurement à cette période. La CNIL a souligné que le mécanisme de floutage ne soustrait pas les images collectées à la réglementation applicable en matière de protection des données à caractère personnel pour les raisons suivantes. Premièrement, ce mécanisme ne peut pas être directement exécuté par le drone. En effet, les images captées sont transmises au pilote du drone. Deuxièmement, des enregistrements d'images non floutées lors de l'utilisation de drones ont été réalisés pour les besoins de missions de police judiciaire. Troisièmement, l'accès aux images non floutées demeure possible par des personnes placées sous le responsable du traitement. Eu égard à ces trois constats, on est bien en présence d'un traitement de données à caractère personnel.

Les manquements reprochés au ministère de l'Intérieur concernaient notamment l'absence de licéité du traitement ainsi que la nécessité de réaliser une analyse d'impact lorsque ces traitements présentent un risque élevé pour les droits et libertés des personnes. Il faut également souligner qu'il a été constaté que le public n'était pas non plus informé de l'utilisation de ces drones comme il aurait dû l'être et conformément aux exigences légales.

La CNIL ne pouvant pas prononcer d'amendes à l'encontre de l'État français, elle a prononcé un rappel à l'ordre à l'encontre du ministère de l'Intérieur. La CNIL a également prononcé à l'encontre du ministère de l'Intérieur une injonction de cesser, sans délai, toute utilisation de drone jusqu'à ce qu'un cadre normatif autorise un tel traitement de données personnelles ou jusqu'à ce qu'un système technique empêchant toute identification des personnes soit mis en œuvre.

L'utilisation des UAS en Belgique par la police est autorisée, mais conditionnée au respect de conditions strictes⁶⁸. Depuis l'entrée en vigueur du nouveau cadre juridique européen, l'Autorité de protection des données n'a pas encore été amenée à se positionner sur le sujet.

CONCLUSION

Les drones étant des engins par essence dotés de multiples capteurs, il est essentiel de tenir compte du respect du RGPD et de la vie privée lors de leur exploitation.

Bien que la jurisprudence concernant le non-respect du RGPD en lien avec les UAS soit quasi inexistante à ce jour, il est fort probable que l'augmentation de l'utilisation des UAS aille de pair avec de futures violations du RGPD. ■■■

68. A.-V. RENNONNET et A. CASSART, « Les drones ne pourront pas s'inviter à votre table lors des fêtes », *Lexing Actualités*, s.d.