

# La Fédération des entreprises attaque le RGPD pour discrimination

La loi belge transposant le Règlement européen sur la protection des données personnelles n'a pas prévu de sanction administrative pour le secteur public.

MICHEL LAUWERS

Il était temps... La Fédération des entreprises de Belgique (FEB) a déposé au dernier moment un recours devant la Cour constitutionnelle contre un article de la loi du 30 juillet 2018 transposant en droit belge le Règlement européen de protection des données à caractère personnel (le fameux RGPD). Cette loi-cadre a été publiée au Moniteur le 5 septembre de l'an dernier et le délai pour la contester était de six mois; autrement dit, la FEB est intervenue au dernier jour de la période ouverte aux recours. «On a longtemps pesé le pour et le contre», nous dit-on à la Fédération. On a aussi hésité sur l'identité de l'organisation qui monterait au front: une entre-

prise, un secteur? Finalement, comme l'ensemble des entreprises est potentiellement impacté, le choix s'est porté sur la fédération généraliste.

Concrètement, la FEB demande à la Cour constitutionnelle d'annuler un des articles de la loi relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel. Il s'agit de l'article 221, paragraphe 2. Il est libellé ainsi: «L'article 83 du Règlement ne s'applique pas aux autorités publiques et leurs préposés ou mandataires sauf s'il s'agit de personnes morales de droit public qui offrent des biens ou des services sur un marché.»

Explication: «En cas de violation ou de non-respect du RGPD, la loi prévoit des sanctions administratives et pénales, dit Nathalie Ragheno, premier conseiller au département juridique de la Fédération. Mais alors que la volonté du législateur européen avait été qu'on traite de la même manière le secteur public et le secteur privé, le législateur belge a décrété que les amendes administratives ne s'appliqueraient pas au secteur public. Il y a là une discrimination.»

## Deux avis négatifs

L'organisation représentant les entreprises ne discerne pas les raisons qui ont poussé nos législateurs (et le gouvernement fédéral en premier, puisqu'il s'agissait d'un projet de loi) à se distinguer de la sorte du projet européen.

«Nous ne critiquons pas le RGPD, mais jugeons la discrimination choquante.»

NATHALIE RAGHENO  
PREMIER  
CONSEILLER  
À LA FEB

«Nous sommes confortés dans notre position par la Commission de la protection de la vie privée (l'organe qui a précédé l'Autorité de protection des données, NDLR), qui lors des travaux préparatoires de la loi avait émis un avis négatif sur cet article, poursuit Nathalie Ragheno. De même, dans son avis, le Conseil d'Etat avait également souligné cette incohérence dans le texte.»

La loi belge a en revanche retenu la possibilité d'infliger des amendes pénales au secteur public comme au privé. «Elles sont aussi moins élevées», précise l'experte. Alors qu'une amende administrative peut s'avérer très lourde pour une entreprise, puisqu'elle peut s'élever jusqu'à 4% de son chiffre d'affaires mondial, plafonné à 20 millions d'euros. «Nous ne critiquons pas le RGPD en soi, ajoute-t-elle. Ce règlement, et donc la loi, correspond à une réalité et à un besoin, mais nous estimons que cette discrimination est choquante.»

La notion de service public ici «exemptée» recouvre l'ensemble des niveaux de l'administration, jusqu'aux communes. En ce qu'il gère les numéros nationaux des citoyens, un fonctionnaire communal manipule pourtant des données personnelles sensibles, dont il importe qu'il maîtrise l'accès. Il y a donc là un vrai risque, auquel on devrait pouvoir sensibiliser l'agent public, y compris par l'existence d'un arsenal de sanctions administratives. «Les entreprises privées doivent budgéter désormais le risque lié au RGPD dans leur comptabilité», relève encore Nathalie Ragheno.

«Nous sommes confortés dans notre position par la Commission de la protection de la vie privée (l'organe qui a précédé l'Autorité de protection des données, NDLR), qui lors des travaux préparatoires de la loi avait émis un avis négatif sur cet article, poursuit Nathalie Ragheno. De même, dans son avis, le Conseil d'Etat avait également souligné cette incohérence dans le texte.»

Pourquoi dès lors avoir prévu un régime plus léger pour le secteur public? Tentative de réponse: parce que les amendes que paierait celui-ci retourneraient dans les mêmes caisses, celles de l'Etat. Un raisonnement qu'on pourrait tout aussi bien retourner: cet argent pourrait, d'une part, passer de la caisse d'un niveau de pouvoir à celle d'un autre, et il pourrait, d'autre part, être affecté au financement d'un programme spécifique de sensibilisation à la protection des données personnelles, ou d'amélioration de la sécurité des données.

## Un seul autre recours

Le débat est rouvert, dirons-nous. En attendant son issue, on signalera à titre d'information que la loi-cadre transposant le RGPD n'a pas suscité, à notre connaissance, beaucoup de contestations. À présent que le délai de six mois est écoulé, le recours déposé par la FEB est, apparemment, le seul à viser la loi elle-même. Un autre recours, déposé devant la même Cour par un citoyen, vise le décret flamand du 8 juin 2018 contenant l'ajustement des décrets au RGPD et, en particulier, l'obligation de consulter l'Autorité de protection des données. Bref, la Cour constitutionnelle pourra concentrer ses ressources d'analyse sur ces deux seuls dossiers.

## Le CityAirbus pourra survoler les embouteillages

Une femme astique un taxi volant dans la ville allemande d'Ingolstadt juste avant une présentation du prototype au grand public par le ministre allemand des Transports, Andreas Scheuer. Dans les mois à venir, le CityAirbus sera testé dans la ville et ses environs. Le taxi aérien à propulsion électrique peut transporter quatre passagers. L'appareil utilise huit rotors et peut «survoler les embouteillages», selon un communiqué de presse d'Airbus. Le modèle a été conçu en Allemagne, dans l'usine d'hélicoptères Airbus de Donauwörth. L'idée est de transporter des passagers sur certaines liaisons avec les taxis volants, par exemple entre l'aéroport et le centre-ville. L'avion peut également être utilisé dans le secteur de la santé pour transporter des médecins, du sang et des organes pour des opérations d'urgence. © REUTERS



## Les Etats-Unis menacent les vols US de Brussels Airlines

Les Etats-Unis souhaitent limiter certains vols de compagnies aériennes européennes en direction des Etats-Unis, dont ceux opérés par Brussels Airlines pour le compte de sa maison mère Eurowings à partir de sa base de Düsseldorf.

LUKAS VANACKER

La guerre commerciale qui oppose les Etats-Unis et l'Europe touche Brussels Airlines. Le ministère américain des Transports (DOT ou Department of Transportation) a annoncé fin février sa décision de mettre un terme aux opérations «wet-lease» de compagnies aériennes européennes en direction des Etats-Unis. Le concept de «wet-lease» permet à une compagnie aérienne d'opérer certains vols – avec ses avions et son personnel – pour compte d'une autre compagnie.

Brussels Airlines fait partie des sociétés qui pratiquent le «wet-lease». Depuis l'an dernier, la compagnie belge assure des vols

à partir de Düsseldorf vers différentes destinations aux Etats-Unis pour compte de sa maison mère Eurowings. Les Airbus volent sous les couleurs et le logo d'Eurowings, mais l'appareil, les équipages et la licence sont fournis par Brussels Airlines.

Les Etats-Unis mettent ainsi la pression sur les activités – en plein développement – de Brussels Airlines à Düsseldorf. Les Américains ne peuvent accepter que les compagnies aériennes européennes bénéficient de conditions plus favorables que leurs concurrents américains.

D'après une directive européenne datant de 2008, les compagnies aériennes non européennes, peuvent voler pendant un maximum de 14 mois selon la formule de «wet-lease» pour le compte d'une entreprise européenne. Les compagnies aériennes européennes, par contre, ont un accès illimité au marché du «wet-lease» américain.

En 2018, après six ans de négociations, les Etats-Unis ont enfin conclu un accord avec

l'Union européenne, qui permet aux compagnies américaines et européennes de fonctionner selon les mêmes règles. Mais certains Etats membres tardent à entériner l'accord.

### D'autres solutions

Chez Lufthansa, le propriétaire allemand de Brussels Airlines, on confirme que les vols de la compagnie belge à partir de Düsseldorf sont dans le collimateur des Américains. En juillet, la période de 14 mois arrivera à expiration et les vols de l'Allemagne vers les Etats-Unis pourraient être impossibles à assurer dans leur configuration actuelle.

Cette situation pourrait avoir un impact négatif sur Brussels Airlines. Eurowings a délégué les vols américains à sa filiale belge parce que la compagnie à bas coûts se focalise sur les vols intra-européens et est occupée par la reprise d'une partie des activités de la compagnie Air Berlin (en faillite). Grâce à sa longue expérience avec ses vols

vers l'Afrique, Brussels Airlines est devenue lors de la fusion avec sa nouvelle maison-mère le centre de compétence du groupe pour les longs courriers.

Les activités à Düsseldorf sont entre-temps devenues un des plus importants pôles de croissance de Brussels Airlines. La compagnie assure plusieurs vols par semaine vers quatre destinations américaines: Newark et JFK (New York) ainsi que Miami et Fort Myers (Floride). Las Vegas devrait s'ajou-

ter cet été. Quatre avions, 235 membres du personnel de cabine et 77 pilotes de Brussels Airlines sont aujourd'hui stationnés à Düsseldorf.

Lufthansa espère que le conflit pourra trouver une issue favorable. «Nous sommes optimistes, nous dit-on, et nous espérons que les accords conclus pourront entrer en vigueur au cours des prochaines semaines, ce qui permettrait d'aplanir les récentes divergences de vues à propos des vols «wet-lease» entre les deux continents.»

Chez Brussels Airlines, on ne s'inquiète pas trop. «Nous recevons des signaux indiquant que les discussions sont en bonne voie, nous a déclaré la CEO Christina Foerster. Et vu que nous faisons partie d'Eurowings, nous pouvons trouver une autre solution.»

Par exemple, Lufthansa ou Eurowings pourraient assurer elles-mêmes les vols vers les Etats-Unis, mais pourraient tout aussi bien transférer la responsabilité totale de ces vols chez Brussels Airlines.

ter cet été. Quatre avions, 235 membres du personnel de cabine et 77 pilotes de Brussels Airlines sont aujourd'hui stationnés à Düsseldorf.

Lufthansa espère que le conflit pourra trouver une issue favorable. «Nous sommes optimistes, nous dit-on, et nous espérons que les accords conclus pourront entrer en vigueur au cours des prochaines semaines, ce qui permettrait d'aplanir les récentes divergences de vues à propos des vols «wet-lease» entre les deux continents.»

Chez Brussels Airlines, on ne s'inquiète pas trop. «Nous recevons des signaux indiquant que les discussions sont en bonne voie, nous a déclaré la CEO Christina Foerster. Et vu que nous faisons partie d'Eurowings, nous pouvons trouver une autre solution.»

Par exemple, Lufthansa ou Eurowings pourraient assurer elles-mêmes les vols vers les Etats-Unis, mais pourraient tout aussi bien transférer la responsabilité totale de ces vols chez Brussels Airlines.

CHRISTINA FOERSTER  
CEO DE BRUSSELS AIRLINES