

**DELIBERATION N° 2011-63 DU 18 JUILLET 2011 DE LA COMMISSION DE CONTROLE DES  
INFORMATIONS NOMINATIVES PORTANT AUTORISATION SUR LA DEMANDE PRESENTEE PAR  
LA SOCIETE DES BAINS DE MER ET DU CERCLE DES ETRANGERS (SBM) RELATIVE A LA  
MISE EN ŒUVRE D'UN TRAITEMENT AUTOMATISE D'INFORMATIONS NOMINATIVES AYANT  
POUR FINALITE « *GESTION ET OPTIMISATION DU SERVICE DE TRANSPORT PRIVE DE LA  
CLIENTELE DES CASINOS* »**

Vu la Constitution du 17 décembre 1962 ;

Vu la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales du Conseil de l'Europe du 4 novembre 1950 ;

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 et son protocole additionnel ;

Vu la Loi n° 1.165 du 23 décembre 1993, modifiée, relative à la protection des informations nominatives ;

Vu l'Ordonnance Souveraine n° 2.230 du 19 juin 2009 fixant les modalités d'application de la Loi n°1.165 du 23 décembre 1993, susvisée ;

Vu la délibération n° 2009-18 du 15 décembre 2009 portant recommandation sur les dispositifs destinés à géolocaliser les véhicules utilisés par les employés d'un organisme privé ;

Vu la demande d'autorisation déposée par la SOCIETE DES BAINS DE MER ET DU CERCLE DES ETRANGERS (SBM) le 19 mai 2011 concernant la mise en œuvre d'un traitement automatisé d'informations nominatives ayant pour finalité « *Gestion et optimisation du service de transport privé de la clientèle des casinos* » ;

Vu le rapport de la Commission de Contrôle des Informations Nominatives en date du 18 juillet 2011 portant examen du traitement automatisé susvisé ;

# La Commission de Contrôle des Informations Nominatives,

## Préambule

LA SOCIETE DES BAINS DE MER ET DU CERCLE DES ETRANGERS (SBM) est une société anonyme de droit privé exerçant, notamment, une activité de jeux de casino.

Afin d'assurer les meilleures prestations possibles à sa clientèle de jeux, la SBM propose un service de transport privé sur le territoire monégasque, mais aussi au départ ou à l'arrivée de la Principauté.

Pour des raisons de gestion de sa flotte de véhicules, mais également de sécurité, la SBM a choisi d'équiper lesdits véhicules d'un système de géolocalisation. Un tel dispositif permet, notamment, de localiser et de surveiller les véhicules en temps réel.

Ainsi, en application de l'article 11-1 de la loi n° 1.165, modifiée, du 23 décembre 1993, concernant la mise en œuvre de traitements automatisés d'informations nominatives « à des fins de surveillance », la SBM soumet la présente demande d'autorisation relative au traitement ayant pour finalité « *Gestion et optimisation du service de transport privé de la clientèle des casinos* ».

## **I. Sur la finalité et les fonctionnalités du traitement**

Le traitement a pour finalité « *Gestion et optimisation du service de transport privé de la clientèle des casinos* ».

Les personnes concernées sont les chauffeurs des casinos de la SBM.

Par ailleurs, le responsable de traitement déclare les fonctionnalités suivantes :

- localiser les véhicules en temps réel et en gérer la disponibilité ;
- améliorer la réactivité du service au moyen d'alerte au chauffeur le plus proche du lieu de prise en charge du client ;
- paramétrer et contrôler les itinéraires ;
- mesurer la consommation des véhicules ;
- disposer d'un système d'alerte et de localisation en cas d'incident et/ ou de vol.

Au vu de ces éléments, la Commission considère que la finalité du traitement est déterminée et explicite, conformément aux dispositions de l'article 10-1 de la loi n° 1.165, modifiée.

Toutefois, à l'examen du dossier, la Commission observe que le traitement a également pour fonctionnalité :

- le contrôle de l'utilisation des véhicules à des fins exclusivement professionnelles (notamment par l'envoi d'alertes en cas d'utilisation anormale du véhicule, c'est-à-dire en dehors des plages horaires ou des jours prévus) ;
- la mesure des temps de travail effectif des salariés concernés ;
- la réalisation de rapports d'activités « *chauffeurs* » et « *véhicules* » (heure de début et de fin de journée, temps d'arrêts et de trajet, kilomètres parcourus, vitesse maximale)

La Commission prend donc acte de ces fonctionnalités additionnelles.

Par ailleurs, la Commission s'interroge sur l'exploitation du système de géolocalisation à des fins de contrôle de l'utilisation professionnelle ou non des véhicules.

En effet, une telle exploitation n'apparaît pas en adéquation avec la finalité du traitement. Cette question est examinée au point II de la présente délibération.

## **II. Sur la licéité et la justification du traitement**

La Commission constate que le traitement est justifié par la réalisation d'intérêts légitimes poursuivis par le responsable de traitement, à savoir :

- l'amélioration de la qualité du service proposé à la clientèle ;
- la maîtrise des coûts ;
- la sécurité des biens et des personnes.

Si ces justifications illustrent effectivement l'intérêt légitime du responsable de traitement à mettre en œuvre un système de géolocalisation, la Commission relève toutefois qu'il n'en est pas de même de la quatrième justification invoquée par le responsable de traitement, à savoir le contrôle de l'utilisation des véhicules à des fins exclusivement professionnelles durant les horaires de travail des chauffeurs

A cet égard, conformément aux dispositions des articles 10-2 et 11-1 de la loi n° 1.165, modifiée, la Commission est tenue de vérifier si le traitement envisagé ne porte pas atteinte aux libertés et droits fondamentaux des personnes concernées.

Ainsi elle rappelle, dans le cadre de la délibération n° 2009-18 du 15 décembre 2009 portant recommandation sur les dispositifs destinés à géolocaliser les véhicules utilisés par les employés d'un organisme privé, la Commission a considéré que « *l'utilisation d'un dispositif de géolocalisation ne [devait] pas conduire à un contrôle permanent et inopportun de l'employé concerné* ».

Elle précise en particulier que « *s'agissant des véhicules professionnels pouvant être utilisés par les employés à des fins privées, le responsable de traitement ne doit pas collecter des informations relatives à la localisation d'un employé en dehors des horaires de travail de ce dernier. Dans ce contexte, elle exige que ces derniers aient la possibilité de désactiver la fonction de géolocalisation des véhicules à l'issue de leur temps de travail* ».

En l'espèce, la Commission relève que le dispositif de géolocalisation permet, notamment, le « *contrôle de l'utilisation des véhicules à des fins exclusivement professionnelles* ».

A ce titre, elle prend acte des déclarations de la SBM selon lesquelles « *le chauffeur a la possibilité de désactiver la fonction de géolocalisation des véhicules à l'issue de son temps de travail* ».

Elle précise toutefois que cette possibilité de désactivation du système de géolocalisation doit impérativement être offerte, notamment :

- à l'issue d'une journée de travail, dès lors que les chauffeurs ont la possibilité de rejoindre leur domicile en utilisant les voitures de la SBM ;
- au moment de la pause déjeuner.

Par ailleurs, elle rappelle que le principe fondamental interdisant un contrôle permanent des employés, susmentionné, ne permet pas l'emploi du système de géolocalisation afin de surveiller l'utilisation professionnelle ou non des véhicules durant les heures de travail.

C'est pourquoi, elle rappelle que la vérification des emplacements et itinéraires parcourus par les chauffeurs ne devra être opérée qu'aux fins de gérer les disponibilités des véhicules, d'optimiser le service offert aux clients des casinos, et de réagir en cas d'alerte concernant un vol ou un incident portant atteinte à l'intégrité du chauffeur ou des clients qu'il transporte, ou concernant le véhicule lui-même.

En outre, elle estime qu'une telle vérification est également envisageable *a posteriori*, en cas de retard ou d'incident sur une course, afin d'en trouver les raisons exactes, et le cas échéant, de constituer des preuves de l'exécution de la prestation.

Ainsi, considérant l'ensemble de ces éléments, la Commission demande que l'exploitation du système de géolocalisation soit circonscrite aux objectifs suivants : amélioration du service proposé à la clientèle grâce à une optimisation des moyens, maîtrise des coûts, sécurité des véhicules et des personnes, constitution de preuves de l'exécution de la prestation ou motifs de son défaut d'exécution.

Elle proscrit toutefois son utilisation à des fins de contrôle de l'activité des chauffeurs, que ce soit pendant les heures de travail, ou en dehors de ces heures - à ce titre, elle rappelle que la possibilité de désactivation du système par les chauffeurs est impérative.

Enfin en ce qui concerne la mesure des temps de travail effectif des salariés, la Commission demande que le dispositif soit utilisé à cet effet que lorsque cette mesure ne peut être effectuée par d'autres moyens, conformément aux termes de sa délibération n°2009-18.

### **III. Sur les informations traitées**

Les informations nominatives objets du traitement sont :

- identité : nom, prénom ;
- adresses et coordonnées : identifiant du chauffeur, numéro de plaque d'immatriculation du véhicule ;
- consommation de biens et services : kilomètres parcourus, temps d'utilisation et de conduite, vitesse, nombre d'arrêts ;
- données d'identification électronique : numéro de boîtier GPS ;
- géolocalisation : positionnement des véhicules, déplacements.

A cet égard, la Commission considère que ces informations sont conformes aux dispositions de l'article 10-1 de la loi n°1.165, modifiée.

Toutefois, elle rappelle que si les vitesses collectées sont des vitesses maximales, le responsable de traitement ne saurait en faire usage en vue de sanctionner un chauffeur qui aurait dépassé la vitesse autorisée, y compris de manière répétitive.

En effet, seules les autorités policières et judiciaires sont habilitées à cet effet.

Dans cette même perspective, elle exige que la fonction alerte sur les vitesses, offerte par le logiciel « *RTE-Géoloc* », ne soit jamais utilisée.

Par ailleurs, à l'examen du dossier, la Commission observe que sont également traitées les données suivantes :

- pertes du signal GPS ;
- sens de déplacement du véhicule ;
- informations de contexte du véhicule (moteur éteint, porte ouverte, warning allumés, etc.) ;
- informations liées aux alertes déclenchées par les chauffeurs (nature d'une panne, etc.) ou aux alertes automatiques programmées (entrée ou sortie de zone, utilisation en dehors d'une plage horaire prédéfinie, rappel RDV pour les retards).

Elle prend donc acte de ces catégories supplémentaires d'informations traitées.

Toutefois, en ce qui concerne les alertes automatiques susmentionnées, elle rappelle qu'elles ne devront avoir pour objectif que de prévenir les vols de véhicules, ou tout autre incident mettant en jeu la sécurité du chauffeur ou des clients, mais en aucun cas de surveiller l'activité des chauffeurs.

Enfin, la Commission constate les données sont générées par le système de géolocalisation, à l'exception des données relatives à l'identité, ainsi que l'identifiant du chauffeur et le numéro d'immatriculation, lesquels sont issus de la SBM. A cet égard, elle relève que les traitements exacts dont ces données émanent ne sont pas précisés dans la demande d'autorisation.

La Commission rappelle donc que le cas échéant, ceux-ci devront impérativement lui être soumis conformément à la loi, s'il s'agit de traitements automatisés.

#### **IV. Sur les droits des personnes concernées**

##### **➤ Sur l'information des personnes concernées**

La Commission constate que l'information préalable des personnes concernées est effectuée par le biais d'une note d'information remise à chaque chauffeur, qui le date et signe.

A l'examen de ce document, elle observe qu'il comporte l'ensemble des mentions obligatoires prévues à l'article 14 de la loi n° 1.165, modifiée.

Ainsi, la Commission considère que l'information préalable des personnes concernées est conforme aux exigences légales.

##### **➤ Sur l'exercice du droit d'accès, de rectification et de suppression**

La Commission observe que le droit d'accès peut être exercé auprès de la Direction des casinos, située Place du Casino à Monaco, directement sur place.

Le délai de réponse est de 5 jours ouvrés.

Par ailleurs, elle constate que les droits de modification et de suppression des données s'exercent selon les mêmes modalités.

En conséquence, elle considère que les modalités d'exercice des droits des personnes concernées sont conformes aux dispositions des articles 13, 15 et 16 la loi n° 1.165, modifiée.

## **V. Sur les destinataires et les personnes ayant accès au traitement**

### **➤ Sur les destinataires**

La Commission observe que les informations collectées dans le cadre du traitement font l'objet de transferts vers la société RTE TECHNOLOGIES, située en France.

En effet, cette société est le prestataire de service de la SBM pour dans le cadre de l'exploitation de son système de géolocalisation. A ce titre, RTE TECHNOLOGIES reçoit et héberge les données collectées.

Ainsi, la Commission constate que les transferts susvisés sont nécessaires à l'accomplissement des missions de prestation de services de la société RTE TECHNOLOGIES.

### **➤ Sur les personnes ayant accès au traitement**

Les personnes habilitées à avoir accès au traitement sont :

- le Chef de Département des Relations Publiques des Casinos ;
- les Directeurs des Casinos ;
- le Directeur des Ressources Humaines ;
- le Chef du Département du Personnel de la SBM.

Le Chef de Département des Relations Publiques des Casinos dispose d'un accès en inscription, modification/ mise à jour ainsi qu'en consultation « *pour le paramétrage, le suivi et la réalisation des rapports* ». Les autres personnes susmentionnées disposent uniquement d'un accès en consultation simple.

Par ailleurs, la Commission relève qu'il convient d'ajouter les personnes habilitées de la société RTE TECHNOLOGIES qui sont susceptibles d'avoir accès au traitement dans le cadre de l'exécution du contrat de prestation de services, notamment pour des besoins de maintenance du système.

Ainsi, considérant les attributions de chacune de ces personnes, et eu égard à la finalité du traitement, la Commission estime que ces accès sont justifiés.

Toutefois, conformément à l'article 17-1 de la loi n°1.165, modifiée, elle rappelle qu'ils devront être limités à ce qui est nécessaire aux personnes habilitées « *pour les stricts besoins de l'accomplissement de leurs missions* ».

En outre, elle demande qu'une liste nominative des personnes habilitées soit tenue à jour afin de pouvoir être produite à la Commission à première réquisition.

## **VI. Sur la sécurité du traitement et des informations**

Les mesures prises pour assurer la sécurité et la confidentialité du traitement et des informations n'appellent pas d'observation.

La Commission rappelle néanmoins que, conformément à l'article 17 de la loi n°1.165, modifiée, les mesures techniques et organisationnelles mises en place afin d'assurer la sécurité et la confidentialité du traitement au regard des risques présentés par ce traitement et de la nature des données à protéger devront être maintenues et mises à jour

en tenant compte de l'état de l'art, afin de permettre de conserver le haut niveau de fiabilité attendu tout au long de la période d'exploitation du présent traitement.

## **VII. Sur la durée de conservation**

La Commission relève que les informations traitées sont conservées pour une durée de deux mois.

Cette durée de conservation est conforme aux recommandations de la Commission, telles que développées dans le cadre de sa délibération n° 2009-18, précitée, et interprétant l'article 10-1 de la loi n° 1.165, modifiée.

Toutefois, elle relève l'incohérence d'une telle durée de conservation pour certaines catégories de données.

En effet, les données relatives à l'identité du chauffeur sont nécessairement conservées tant que celui-ci est employé au sein de la société. En outre, le numéro d'immatriculation du véhicule, ainsi que le numéro de boîtier GPS, sont conservés tant que le véhicule et le boîtier sont en service.

Par conséquent, la Commission considère que seules les données de géolocalisation, ainsi que celles indiquées dans la catégorie « *Consommation de biens et services* », sont conservées deux mois

### **Après en avoir délibéré :**

#### **Rappelle :**

- ✓ que l'utilisation d'un dispositif de géolocalisation ne doit pas conduire à un contrôle permanent et inopportun des salariés concernés ;
- ✓ que si les vitesses collectées sont des vitesses maximales, le responsable de traitement ne saurait en aucun cas en faire usage en vue de sanctionner un chauffeur qui aurait dépassé la vitesse autorisée, y compris de manière répétitive ;
- ✓ que les accès au traitement et aux données qu'il contient devront être limités à ce qui est nécessaire aux personnes habilitées « *pour les stricts besoins de l'accomplissement de leurs missions* » ;
- ✓ qu'une liste nominative de ces personnes habilitées devra être tenue à jour afin de pouvoir être produite à la Commission à première réquisition ;

#### **Demande que :**

- le système de géolocalisation puisse impérativement être désactivé par les chauffeurs, notamment à l'issue d'une journée de travail, ou au moment de la pause déjeuner ;
- les traitements automatisés dont sont issues certaines données traitées dans le cadre du dispositif de géolocalisation soient soumis à la Commission, le cas échéant ;

- l'exploitation du système de géolocalisation soit circonscrite aux objectifs suivants : amélioration du service proposé à la clientèle grâce à une optimisation des moyens, maîtrise des coûts, sécurité des véhicules et des personnes, constitution de preuves de l'exécution de la prestation ou motifs de son défaut d'exécution – à l'exclusion de tout contrôle de l'activité des chauffeurs, que ce soit pendant les heures de travail, ou en dehors de ces heures ;
- la fonction alerte sur les vitesses, offerte par le logiciel « *RTE-Géoloc* », ne soit en aucun cas utilisée ;
- les alertes automatiques n'aient pour autre objectif que de prévenir les vols de véhicules, ou tout autre incident mettant en jeu la sécurité du chauffeur ou des clients, à l'exclusion de tout contrôle de l'activité des chauffeurs ;
- le dispositif soit utilisé pour mesurer les temps de travail effectif des salariés, uniquement lorsque cette mesure ne peut être effectuée par d'autres moyens, conformément aux termes de sa délibération n°2009- 18 portant recommandation sur les dispositifs de géolocalisation.

**A la condition de la prise en compte de ce qui précède,**

La Commission de Contrôle des Informations Nominatives **autorise la mise en œuvre par la SOCIETE DES BAINS DE MER ET DU CERCLE DES ETRANGERS (SBM) du traitement automatisé d'informations nominatives ayant pour finalité « *Gestion et optimisation du service de transport privé de la clientèle des casinos* ».**

Le Président,

Michel Sosso