CNIL.
COMMISSION NATIONALE INFORMATIQUE & LIBERTÉS

Communication présentée en séance plénière le 28 mai 2020

Communication relative à la mise en œuvre d'expérimentations de dispositifs de reconnaissance faciale au sein de plusieurs aéroports aux fins de fluidification et de sécurisation du parcours passager

Rapporteur : M. **Bertrand DU MARAIS**

Avec le concours de :

Mme [redacted] juriste au service des affaires économiques

Mme [redacted] juriste référente au service des affaires régaliennes et des collectivités territoriales

Mme [redacted] ingénieure experte au service de l'expertise technique

M. [redacted] ingénieur expert au service de l'expertise technique

CNIL.

Table des matières

Introduction 2

I. L'essor des expérimentations de dispositifs de reconnaissance faciale en aéroports : rappel du contexte 3

A. Le concept « One ID » porté par l'AITA et ses mises en œuvre 3

B. [redacted] 4

II. Les nouveaux projets d'expérimentation au sein des aéroports de Lyon [redacted] présentés à la Commission 5

A. Le projet d'expérimentation de la société Aéroports de Lyon 5

B. [redacted] 7

C. Les principales différences avec l'expérimentation [redacted] 9

III. L'appréciation générale de la proportionnalité des dispositifs envisagés 12

A. La question d'un élargissement nécessaire et proportionné du périmètre des dispositifs envisagés 12

B. Des mesures garantissant la validité du consentement 13

C. La question du stockage des données biométriques : un enjeu central 15

D. Des garanties nécessaires en matière de durée de conservation des données 19

E. Des garanties nécessaires à l'exercice des droits des personnes à l'égard de leurs données biométriques 20

Conclusion 21

LISTE DES ANNEXES 22

Introduction

Les services de la Commission ont été sollicités par deux demandes de conseil de la société Aéroports de Lyon et [redacted] concernant deux projets d'expérimentation de dispositifs de reconnaissance faciale intégrés à différentes étapes du parcours d'un passager en aéroport.

Ces deux nouveaux projets font très largement écho au projet d'expérimentation [redacted] consistant à remplacer les contrôles d'identité et documentaires des passagers par de la reconnaissance faciale, au stade de la remise des bagages en soute et de l'embarquement.

Ces dispositifs ont pour finalités communes :

- la fluidification du parcours du passager au sein de l'aéroport permettant un gain de temps et une amélioration de l'expérience voyageur ;
- un gain d'efficacité opérationnelle permis par cette fluidification ;
- un objectif annoncé de renforcement de la fiabilité des contrôles obtenu par l'automatisation par reconnaissance faciale de la vérification de l'identité du voyageur de son titre de voyage et de son droit de passage dans l'aéroport.

De manière générale, ces deux expérimentations s'inscrivent dans la démarche « One ID » développée par l'Association Internationale du Transport Aérien (AITA ou IATA pour « *International Air Transport Association* »), qui vise à généraliser la substitution des dispositifs existants de contrôle des passagers en aéroports par des dispositifs de reconnaissance faciale.

Or, ces dispositifs qui reposent sur une technologie de reconnaissance faciale et implique donc le traitement de données sensibles, présentent des enjeux majeurs en terme de protection des données personnelles.

Si la Commission est parvenue dans le cadre d'un projet d'expérimentation isolé et limité dans le temps à poser certaines garanties de mise en œuvre, la perspective d'un éventuel élargissement des périmètres de ces dispositifs et de leur déploiement massif de manière pérenne, nécessite aujourd'hui que la Commission consolide son positionnement sur ce sujet, particulièrement à la lumière du principe de proportionnalité, et communique sur les limites qu'elle entend fixer sur le site de la CNIL.

I. L'essor des expérimentations de dispositifs de reconnaissance faciale en aéroports : rappel du contexte

A. Le concept « One ID » porté par l'AITA et ses mises en œuvre

L'Association internationale du transport aérien (« AITA ») (en anglais International Air Transport Association ou « IATA »), est une organisation commerciale internationale regroupant 290 compagnies aériennes et agissant également comme un syndicat professionnel. L'AITA se donne principalement pour missions de :

- représenter l'industrie aérienne à travers des actions de lobbying[1] ;
- développer des standards commerciaux globaux sur lesquels l'industrie aérienne peut s'appuyer (par exemple le billet électronique, la définition des standards du passeport biométrique, la codification des aéroports et des compagnies aériennes) ;
- soutenir l'industrie aérienne par la fourniture de publications, de formations, la mise en œuvre de groupes de travail composés d'experts, etc.

Face au constat d'un accroissement majeur du trafic aérien[2] et du nombre de passagers en aéroports, d'infrastructures physiques limitées et d'exigences de sécurité renforcées, l'AITA a pris l'initiative du développement d'un concept dénommé « One ID » visant à rationaliser et fluidifier le parcours des passagers grâce à un processus biométrique, automatisé, standardisé et interopérable, étendu à tous les scénarios de voyage internationaux et nationaux, ainsi qu'aux processus de départ, de transfert et d'arrivée.

Le concept « One ID » reposerait selon l'AITA sur la mise en œuvre de 4 éléments :

- une identité digitale sécurisée : validation de l'identité du passager avec un enrôlement par reconnaissance faciale sur ordiphone avant même l'arrivée du passager à l'aéroport ;
- une plateforme de gestion de l'identité qui soit collaborative et interopérable : les données du passager sont stockées au sein d'une base de données à laquelle les parties prenantes ont un accès contrôlé selon leurs besoins (aéroports, compagnies aériennes, autorités publiques) ;
- des dispositifs de reconnaissance faciale permettant l'identification des passagers à chaque point de contrôle de l'aéroport ;
- un encadrement juridiquement contraignant régissant les relations entre les parties prenantes précitées et établi au niveau national et international.

L'AITA prône le déploiement du concept « One ID » par les aéroports et les compagnies aériennes au travers d'expérimentations afin de pouvoir appréhender de manière pratique son effectivité. L'AITA recense aujourd'hui environ 53 initiatives du concept « One ID » (9 en Europe, 22 en Amérique, 10 en Asie du nord, 9 en Asie Pacifique et 3 en Afrique du nord et Moyen Orient).

En France, c'est la société [redacted] qui a été à l'initiative de l'implémentation du concept « One ID » au travers d'une expérimentation, dont les termes seront rappelés ci-après, et pour laquelle elle a sollicité un accompagnement de la Commission avant sa mise en œuvre.

[redacted]

[1] L'AITA est inscrite depuis 2008 au registre de transparence des représentants d'intérêts auprès de la Commission européenne, et déclare en 2018 pour cette activité des dépenses annuelles d'un montant compris entre 900 000 et 1 000 000 euros.
[2] Avant la crise du coronavirus, l'AITA prévoyait un doublement du trafic aérien mondial en 2037.

[redacted]

Par la suite, et ayant eu connaissance de la mise en œuvre d'expérimentations de dispositifs de reconnaissance faciale au sein des aéroports de Londres (Heathrow[4]) et Amsterdam (Schiphol[5]), [redacted]

Ces échanges démontrent en tout cas que le concept « One ID » est protéiforme et peut s'implémenter avec des niveaux d'exigence variables quant à la protection des données et particulièrement des données biométriques. En l'état, seules les positions officielles prises par le CEPD en matière de dispositifs de reconnaissance faciale au travers des Lignes Directrices relatives aux outils de vidéosurveillance[6] ont été portées à la connaissance des représentants de l'AITA rencontrés par les services de la Commission.

De manière générale, l'essor de la reconnaissance faciale dans le secteur aérien est en partie lié à la promotion intense que mène l'AITA à l'égard de son concept « One ID ». Ainsi, d'après une étude de 2018 citée par le quotidien Les Echos[7], **59% des aéroports et 63% des compagnies aériennes ont prévu d'investir dans des technologies d'identification via reconnaissance faciale** dans les trois prochaines années.

Aux Etats-Unis de très nombreux aéroports en sont déjà équipés et les dispositifs sont interconnectés avec les systèmes utilisés par le service américain des douanes et de la protection des frontières (Customs and border protection), comme le prévoit le concept « One ID ». Selon le département de la Sécurité intérieure américain, la reconnaissance faciale sera utilisée auprès de 97% des passagers au départ des USA, d'ici 2023.

Il faut toutefois relever qu'en Europe la nécessité de recueillir un consentement conforme au RGPD devrait nécessairement aboutir à un taux d'utilisation inférieur de cette technologie. On peut cependant imaginer qu'à l'issu de ces différentes expérimentations et une fois que ces dispositifs seront rodés et utilisés de façon habituelle, au moins par une certaine fraction des voyageurs, les aéroports et compagnie aériennes tenteront de généraliser leur utilisation.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[4] https://www.heathrow.com/at-the-airport/security-and-baggage/biometric-testing
[5] https://www.schiphol.nl/en/page/trial-border-passage-based-on-facial-recognition/
[6] Guidelines 3/2019 on processing of personal data through video devices adoptee le 29 January 2020
[7] Voir : https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0600656905275-finies-les-cartes-dembarquement-la-reconnaissance-faciale-nouvel-eldorado-du-transport-aerien-2243402.php
[8] Cette expérimentation fait suite à une précédente, ayant donné lieu à la Délibération n° 2015-432 du 10 décembre 2015 autorisant la société Aéroports de Paris à mettre en œuvre un traitement automatisé de données à caractère personnel expérimental ayant pour finalité

[redacted]

II. Les nouveaux projets d'expérimentation au sein des aéroports de Lyon [redacted] présentés à la Commission

A. Le projet d'expérimentation de la société Aéroports de Lyon

La société Aéroports de Lyon (ADL) a sollicité l'accompagnement des services de la Commission pour la mise en œuvre d'un projet dénommé « MONA » d'authentification des passagers par reconnaissance faciale dont la mise en place (tout d'abord via une expérimentation) est envisagée au sein de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry pour début juin. La société VINCI Airports, actionnaire majoritaire de la société ADL (51%), est très impliquée dans la conception et la mise en œuvre du projet MONA. Une réunion de présentation du projet s'est tenue dans les locaux de la CNIL le 11 mars 2020.

- **Objet du dispositif** : dématérialiser le contrôle documentaire et d'identité par un dispositif de reconnaissance faciale aux étapes du parcours qui le permettent.

l'identification biométrique des passagers volontaires en entrée et sortie de salle d'embarquement, et qui stockait le gabarit de l'intéressé sur la carte d'embarquement.

[9] https://www.usine-digitale.fr/article/les-aeroports-parisiens-testent-la-reconnaissance-faciale-pour-fluidifier-l-embarquement.N939016

En l'espèce, seraient concernés :
- la dépose bagage ;
- l'entrée de la zone du poste d'inspection filtrage (« PIF ») ;
- le contrôle de la carte d'embarquement au PIF ;
- l'accès au salon voyageur ;
- l'embarquement.

Le dispositif « MONA » a également pour objet de fournir différents services aux passagers par le biais d'une application mobile (plans d'orientation au sein de l'aéroport, informations sur le vol et les services proposés au sein de l'aéroport), qui pourraient impliquer le traitement de données de géolocalisation et l'envoi de notification par SMS ou emails sous réserve du consentement préalable des personnes concernées.

❖ **Finalités** :
- fluidification et rapidité du parcours passager au sein de l'aéroport ;
- augmentation du niveau de sûreté par une authentification prétendument plus fiable des passagers par diminution du risque d'erreur humaine ;
- amélioration de l'expérience du passager au sein de l'aéroport.

❖ **Responsable du traitement:**
- responsable de traitement : Aéroport de Lyon ;
- sous-traitant : la société [redacted] pour la fourniture des dispositifs de reconnaissance faciale et la plateforme de stockage [redacted]

❖ **Fondement du traitement de données biométriques** : consentement préalable (article 9.2.a) RGPD).

❖ **Périmètre de l'expérimentation :**
- lieu : aéroport Lyon Saint-Exupéry ;
- durée : 12 mois ;
- 3 destinations concernées au départ de Lyon : Nantes, Göteborg et Lisbonne ;
- uniquement avec des passagers majeurs et volontaires.

❖ **Fonctionnement du dispositif :**

[redacted]

Le passager volontaire va tout d'abord s'enrôler :
- soit sur une application mobile dédiée (sur laquelle la création d'un compte client MONA est obligatoire[10]) ;
- soit sur une borne dédiée au sein de l'aéroport.

Dans les deux cas, il est demandé au passager :
- d'entrer sa civilité, ses noms et prénoms et son numéro de téléphone[11] (adresse email de manière facultative) ;
- de scanner son titre d'identité[12] et sa carte d'embarquement ;

[10] Les données collectées pour la création de ce compte sont : civilité (obligatoire), prénom(s) et nom(s) (obligatoire), adresse email (obligatoire), numéro de téléphone (obligatoire), coordonnées GPS (IDFA/AAID) (facultatif)
[11] Requis pour permettre la communication avec le passager sur le processus d'embarquement ou sur tout incident lié à son vol.
[12] Les données suivantes sont collectées par lecture optique de la bande MRZ : prénom(s), nom(s), date de naissance, date et pays de délivrance du document d'identité et une extraction de la photographie est réalisée.

- de réaliser une photographie de son visage.

Une authentification biométrique du passager va être réalisée par comparaison biométrique entre la photographie du titre d'identité et celle réalisée au moment de l'enrôlement. Le gabarit de référence du passager, créé à partir de cette dernière photographie, va être associé aux données de la carte d'embarquement et stocké sur un serveur dédié au sein de l'aéroport.

Le passager pourra ensuite passer toutes les étapes du parcours MONA en présentant uniquement son visage au niveau des différents portiques ou bornes équipés de dispositifs de reconnaissance faciale. Un gabarit biométrique temporaire sera créé à chaque étape et comparé au gabarit de référence créé au moment de l'enrôlement par le passager l'ayant souhaité et conservé en base centrale. La reconnaissance de l'individu se fait donc selon un schéma d'**identification** de type 1 : N (1 contre N). En effet, chaque gabarit de visage candidat est comparé aux N gabarits biométriques stockés au sein de la base de données. Il s'agit donc de répondre à la question « Qui suis-je ? » en trouvant dans un ensemble de gabarit, le plus proche du candidat. Or, comme nous l'avons rappelé dans notre Note RECONNAISSANCE FACIALE : POUR UN DEBAT À LA HAUTEUR DES ENJEUX (novembre 2019), l'**identification** est à différencier de l'**authentification** [redacted] où une unique comparaison est réalisée avec le gabarit correspondant à l'identité supposée. Il s'agit dans ce cas de répondre à la question « Suis-je bien X ? ».

[redacted]

[13] Software as a Service

[redacted]

[redacted]

- [redacted]

C. Les principales différences avec l'expérimentation [redacted]

De manière générale, les deux nouveaux projets d'expérimentation ainsi soumis à la Commission présentent des similitudes importantes avec l'expérimentation [redacted] Les trois expérimentations concernent des dispositifs de reconnaissance faciale qui ont un objectif de fluidification et de simplification du parcours du passager en aéroport et reposent uniquement sur la participation de passagers volontaires et consentants.

Les deux nouvelles expérimentations envisagées par les aéroports de Lyon et [redacted], présentent toutefois, sur certains points essentiels, des différences avec [redacted] :

- **Un périmètre considérablement élargi et la question de l'existence de traitements mis en œuvre pour le compte de l'Etat**

[redacted] les projets présentés par ADL et [redacted] ont vocation à concerner en plus les étapes suivantes :

- l'étape de vérification documentaire à l'entrée de la zone d'accès au PIF (appelée pré [redacted] et PIF par ADL) ;
- l'étape de vérification de la carte d'embarquement au niveau du PIF pour ADL (juste avant les portiques de détection d'objets dangereux) ;
- [redacted] ;
- l'entrée du salon voyageur ou « lounge ».

Un tel élargissement s'inscrit dans l'objectif même du concept « One ID » de l'AITA qui a vocation à implémenter des dispositifs de reconnaissance faciale à toutes les étapes et contrôles au sein d'un aéroport.

L'extension du périmètre de ces expérimentations et ainsi des traitements de données biométriques impliqués, ne pose pas seulement des questions en termes de nécessité et de proportionnalité desdits traitements, comme il sera vu ci-après, mais également celle du régime juridique applicable pour les traitements mis en œuvre dans certaines zones de l'aéroport.

La question du régime juridique applicable a pu se poser pour les étapes de contrôle documentaire au niveau du poste d'inspection filtrage ou PIF envisagée par ADL, dans la mesure où il avait au départ été indiqué qu'ADL agissait pour le compte de l'Etat dans le cadre du PIF.

Les opérations d'inspection/filtrage[15] comprennent en pratique des opérations d'inspection du contenu du bagage cabine, ainsi que des effets personnels (vêtements et objets) du passager, permettant de filtrer les objets et les personnes interdits d'accès en zone « piste ». Les dispositions de l'article L. 6342-4 du code des transports prévoient que les opérations d'inspection/filtrage, si elles ne sont pas réalisées par un OPJ, un OPJ-adjoint ou un policier des douanes, sont réputées réalisées sous le contrôle de ces personnes et ces mesures de sûreté sont mises en œuvre sous l'autorité du Préfet (article L. 6341-2 du même code).

L'article L. 6342-4.II du Code des transports dispose que *« les opérations d'inspection-filtrage des personnes, des objets qu'elles transportent et des bagages ainsi que les opérations d'inspection des véhicules, peuvent être réalisées sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des agents des douanes, par des agents de nationalité française ou ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, désignés par les entreprises ou organismes mentionnés à l'article L. 6341-2 ou les entreprises qui leur sont liées par contrat »*.

ADL a par exemple indiqué aux services que *« l'intervention de Lyon Aéroport dans les opérations d'inspection/filtrage, ne se fait pas en lieu et place de l'Etat, puisque cet article prévoit expressément que ces opérations sont réalisées sous le contrôle des agents de l'Etat. Autrement dit, l'Etat ne délègue pas ses prérogatives de puissance publique à Lyon Aéroport.*
De façon plus générale, l'activité de Lyon Aéroport est régie par un contrat de concession dans lequel aucun mandat concernant l'exercice de prérogatives de puissance publique relevant de la Directive Police-Justice, n'est confié à Lyon Aéroport». [redacted]

En tout état de cause, ADL et [redacted] ont précisé aux services de la Commission que les traitements de données biométriques mis en œuvre dans le cadre des solutions envisagées n'interviennent pas dans les opérations du PIF à proprement parler, qui consiste uniquement en l'inspection des bagages et des effets personnels du passager. Les dispositifs présentés ne contribuent ni à la finalité ni à la réalisation de ces opérations d'inspection/filtrage.

La lecture dématérialisée de la carte d'accès à bord n'entre pas dans la définition et dans l'exécution des opérations d'inspection/filtrage visant l'inspection des bagages cabine et des effets personnels du passager et, en toute hypothèse, la reconnaissance faciale associée à la carte d'accès à bord du Passager ne permet nullement *« d'identifier et/ou détecter des articles prohibés »*. Le service MONA et [redacted] seront donc **utilisés en amont du PIF** pour indiquer la file réservée aux usagers du service MONA au PIF et contrôler leur carte d'accès à bord (carte valide) ou [redacted], mais ce contrôle ne relève pas du PIF.

[redacted]

[15] Définies par l'article 3 du Règlement européen 300/2008 du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile comme *« la mise en œuvre de moyens techniques ou autres visant à identifier et/ou détecter des articles prohibés »*

[16] La DGAC est l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile. A ce titre, elle est responsable de l'élaboration et de l'application de la réglementation de la sûreté aérienne ainsi que de la coordination et de la surveillance de la mise en œuvre des normes en la matière.

Par l'exclusion des opérations d'inspection/filtrage à proprement parler des projets d'expérimentation, votre rapporteur conclut à la non-application de la Directive « Police-Justice » et qu'aucune étape des traitements envisagés par ADL et [redacted] n'est mise en œuvre pour le compte de l'État. Votre rapporteur propose de rappeler, dans le courrier qui sera adressé aux sociétés ADL et [redacted], l'enjeu d'une telle exclusion au regard des implications sur le régime juridique et le formalisme qui aurait été requis dans le cas contraire (décret en Conseil d'État).

- **Un enrôlement possible sur application mobile pour ADL et [redacted]**

Afin de se rapprocher encore du concept « One ID » dans sa globalité, la société ADL prévoit dans le cadre de son projet d'expérimentation que le passager puisse procéder à un enrôlement depuis son téléphone portable sur l'application « MONA » et ainsi avant même son arrivée à l'aéroport.

Cet enrôlement distant pourrait avoir des conséquences en matière de sécurité des données dans la mesure où les données du passager (titre d'identité, carte d'embarquement et photographie) seront collectées localement au niveau du téléphone et devront être ensuite transmises au serveur situé au sein de l'aéroport pour permettre l'identification du passager durant son parcours.

Au surplus, votre rapporteur souligne que l'un des objectifs affiché d'un enrôlement sur application mobile est de permettre une conservation des données (copie du titre d'identité et photographie) qui donnerait à terme la possibilité au passager de réutiliser le service « MONA » pour d'autres voyages sans avoir à se ré-enrôler.

[redacted]

- [redacted]

[redacted]

[redacted]

III. L'appréciation générale de la proportionnalité des dispositifs envisagés

A. La question d'un élargissement nécessaire et proportionné du périmètre des dispositifs envisagés

Les dispositifs de reconnaissance faciale envisagés et présentés à la Commission par les sociétés [redacted], ADL et [redacted] ont pour finalité principale de simplifier et d'accélérer le parcours du voyageur au sein de l'aéroport afin de permettre aux aéroports et aux compagnies aériennes de gagner en performance pour pouvoir faire face à la hausse significative du trafic aérien et ainsi du nombre de voyageurs, telle qu'elle était attendue à terme avant la crise du Coronavirus.

De manière générale, le recours à des dispositifs biométriques pour satisfaire ces finalités soulève des questions quant à leur nécessité et à leur proportionnalité. Le critère de nécessité doit d'ailleurs s'apprécier avec une vigilance particulière en matière de traitements de données biométriques, particulièrement intrusifs et sensibles, *a fortiori* lorsqu'ils utilisent la reconnaissance faciale.

En effet, la substitution de l'ensemble des contrôles documentaires actuellement effectués en aéroports par des dispositifs de reconnaissance faciale n'apparaît pas strictement nécessaire et proportionnée dans la mesure où les contrôles existants sont beaucoup moins intrusifs pour les personnes concernées et n'apparaissent *a priori* ni défaillants, ni insuffisants.

Au surplus, s'il était démontré que les procédés actuels de contrôle documentaire au sein de l'aéroport étaient insuffisants, ces derniers pourraient faire l'objet, dans une certaine mesure, de numérisation et d'automatisation sans pour autant avoir recours à des traitements de données biométriques.

Toutefois, si la Commission a toujours considéré que, pour être mis en œuvre, les traitements de données biométriques devaient répondre à un besoin spécifique, elle n'a jamais porté d'appréciation sur ce que devait être ce « besoin spécifique ». Ainsi, les dispositifs biométriques qui répondent à un besoin spécifique, même si celui-ci s'apparente à un besoin dit de « confort », et qui reposent sur le consentement des personnes concernées, apparaissent répondre au critère de nécessité.

La Commission a d'ailleurs déjà pu se prononcer favorablement à l'égard du dispositif de reconnaissance faciale PARAFE qui répondait uniquement à une finalité de fluidification[17].

[17] Délibération n° 2016-012 du 28 janvier 2016 portant avis sur un projet de décret portant modification d'un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé PARAFE.

Si la nécessité de principe de ces dispositifs n'apparaît pas pouvoir être remise en cause, particulièrement dans la mesure où ces derniers reposent sur la participation de passagers volontaires et consentants, la nécessité de leur déploiement à certaines étapes du parcours en aéroport apparaît plus problématique.

L'une des nouveautés présentées par les projets d'expérimentation envisagés aux aéroports de Lyon et [redacted] est l'extension du périmètre des solutions de reconnaissance faciale à l'entrée des salons voyageurs.

La finalité des dispositifs biométriques mis en œuvre dans cette zone de l'aéroport est toujours revendiquée comme un besoin de fluidification et d'amélioration de l'expérience du voyageur.

La société ADL précise ainsi « *le délai d'accès au Salon est une donnée tout à fait déterminante. En effet, il a été constaté que le temps d'usage du Salon du terminal 2 est d'environ 30 minutes. Il est alors pertinent de chercher à minimiser au maximum le temps nécessaire pour accéder au Salon, car si ce délai d'attente venait à être trop important par rapport au temps moyen d'usage du service, la pérennité de ce dernier serait remise en cause pour défaut d'utilisation.* »

L'accès à un salon voyageur n'apparaît toutefois pas présenter les mêmes impératifs de gestion des flux de passager que les autres points de contrôles d'un aéroport. La collecte et le traitement de données biométriques pour en contrôler l'accès apparaissent donc excessifs au regard des finalités qui reposent plus sur l'amélioration de l'expérience du voyageur.

Il convient de rappeler à cet égard que le considérant 39 du RGPD précise que « *les données à caractère personnel ne devraient être traitées que si la finalité du traitement ne peut être raisonnablement atteinte par d'autres moyens* ».

Ces dispositions renvoient au principe général selon lequel le traitement de données doit être proportionné, en termes d'impact pour les droits et libertés des personnes, par rapport à la finalité qu'il poursuit et ne porter que sur des données « nécessaires » pour atteindre cette finalité.

En l'espèce, le traitement de données biométriques particulièrement sensibles à la seule fin de fluidifier l'accès à un salon voyageur n'apparaît pas proportionné.

Ainsi, le traitement de données biométriques au niveau du salon voyageur, même s'il était mis en œuvre uniquement pour des passagers consentants, semble ne pas répondre aux principes de nécessité et de proportionnalité posés par le RGPD. En effet, des moyens moins intrusifs, comme des bornes automatisées, semblent parfaitement à même de répondre aux objectifs de simplification et de fluidification recherchés. De plus, la mise en place de processus d'identification dématérialisé à chaque étape du parcours du passager dans l'aéroport, y compris pour les étapes facultatives ou de confort, conduirait à renforcer la traçabilité de ses allers et venues, créant un phénomène d'accoutumance certes consenti, mais porteur de risques pour les droits et libertés à plus grande échelle.

B. Des mesures garantissant la validité du consentement

[redacted] les sociétés ADL et [redacted] souhaitent fonder l'ensemble des traitements impliqués par les dispositifs envisagés sur le **recueil du consentement spécifique, libre et éclairé des passagers concernés.**

Ainsi, le consentement de chaque passager volontaire sera recueilli au moment de l'enrôlement par le biais d'une case à cocher avant toute collecte de données, de manière distincte de tout autre traitement de données (dans le cas du projet porté par ADL il sera notamment distingué du

consentement recueilli pour la collecte éventuelle des données de géolocalisation ou pour l'envoi de notification). En outre, [redacted] les sociétés ADL et [redacted] précisent qu'elles fourniront lors du recueil du consentement une information complète sur la finalité du traitement, son responsable, la durée de conservation des gabarits et la manière d'exercer les droits, notamment, de retrait discrétionnaire du consentement. Une information sera également fournie aux passagers volontaires lors des différentes étapes du dispositif au sein de l'aéroport par le biais de marquages au sol, d'éléments de communication visuels ou encore de mentions sur les écrans des bornes ou portiques.

Enfin, chaque projet d'expérimentation prévoit bien le caractère facultatif du dispositif biométrique et la possibilité pour le passager d'emprunter un parcours classique à tout moment. Au surplus, même s'il a consenti, le passager pourra retirer son consentement et choisir d'emprunter la voie alternative non biométrique à n'importe quelle étape du parcours. Il doit être rappelé que ce choix ne doit pas être entravé par des inconvénients dirimants qui seraient imposés au passager.

[redacted]

Le projet d'expérimentation présenté par la société ADL présente des mesures similaires[18] [redacted], permettant d'empêcher tout traitement de données biométriques de personnes non consentantes :

- l'ensemble des caméras de reconnaissance faciale seront en mode « veille »[19] par défaut et ne s'activeront et ne collecteront de données qu'après une action du passager (le passager appuie sur un écran tactile ou entre dans la zone d'activation des caméras matérialisée par un marquage au sol et des panneaux d'affichage) ;
- le visage du passager ne sera capté, à des fins de reconnaissance faciale[20], par la caméra que si celui-ci se positionne devant celle-ci suffisamment longtemps et sans bouger ;
- au-delà de la silhouette du passager l'image sera automatiquement floutée.

[redacted]

[18] L'ensemble des mesures présentes à chaque étape du parcours sont détaillées en annexe 2
[19] A minima sans activation de la reconnaissance faciale (sans calcul du gabarit du passager et donc sans traitement de données biométriques).
[20] Une captation de la présence d'un individu apparaît toutefois nécessaire.

[redacted]

L'ensemble de ces éléments n'appellent ainsi pas d'observation en ce qu'ils sont conformes à la définition du consentement fournie par le RGPD et répondent à l'une des conditions de licéité permettant la réalisation d'un traitement biométrique aux fins d'identification unique d'une personne, à savoir le consentement, en application de l'article 9.2.a) du RGPD.

C. La question du stockage des données biométriques : un enjeu central

1. Rappel de la doctrine de la Commission

En matière de traitements de données biométriques, la Commission rappelle, de manière constante, aux responsables de traitement la nécessité de privilégier la conservation des données biométriques sur un support dont la personne à l'usage et le contrôle exclusif, afin de limiter le risque systémique de piratage associé à la centralisation de nombreux gabarits biométriques dans une base de données.

En effet, placer la donnée biométrique sous le contrôle exclusif des intéressés permet, mécaniquement, de réduire ces risques de mauvais usage, compromission ou détournement des données biométriques. La compromission d'une base de données biométriques pourrait engendrer des risques pour tous les gabarits qui y sont stockés, alors que la compromission d'un support individuel n'impactera que les données de son détenteur.

En outre, le détenteur d'un support individuel est certain que son gabarit biométrique ne sera utilisé que s'il le décide, à la suite d'une action de sa part (en présentant le support ou en communicant le secret permettant de l'utiliser).

Ce principe de maintien de la donnée sous le contrôle exclusif de la personne concernée répond aux orientations du RGPD, qui impose d'opter pour des systèmes garantissant **par défaut** et **dès leur conception** une protection des données optimale et un **principe de minimisation des données**.

2. [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

3. Les modalités de stockage de données biométriques mises en œuvre dans le cadre des projets ADL et [redacted]

La nouvelle expérimentation envisagée par l'aéroport de Lyon [redacted] en matière de stockage des données biométriques :

- les données sont stockées au sein d'une plateforme [redacted] située au sein de l'aéroport ;
- au sein de la plateforme, les données biométriques sont stockées sur un serveur dédié[21] ;
- les données biométriques sont conservées à compter de l'enrôlement jusqu'à la survenance de l'un des 3 évènements suivants :
  - demande de suppression du gabarit par le passager[22] ;
  - suppression automatique du gabarit au décollage de l'avion[23] ;
  - suppression automatique du gabarit en cas d'annulation du vol.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[21] Dans la plateforme [redacted], le gabarit biométrique et les autres données alphanumériques (données de la carte d'embarquement, consentements et logs) sont stockés sur deux serveurs distincts ([redacted]). Le serveur stockant les données biométriques ([redacted]) contient exclusivement : la biométrie sous forme de gabarit ; Une clé de jointure interne (clé générée de façon aléatoire qui permet de faire le lien avec la base de données) ; les logs de traitement.

[22] Auprès d'un agent si le passager s'est enrôlé sur une borne ou par le biais de l'application si le passager s'est enrôlé sur l'application.

[23] Et ce, même si le passager s'est enregistré, enrôlé mais n'a pas embarqué dans l'avion.

[24] [redacted]

[redacted]

L'expérimentation présentée par ADL, dans le contexte de la promotion par IATA de sa solution « One ID », laisse toutefois présager une pérennisation presque certaine du dispositif. Rappeler que le recours à ce mode de stockage ne saurait se concevoir que dans le cadre d'une expérimentation limitée dans le temps pourrait s'avérer nécessaire.

Votre rapporteur suggère donc que la Commission :
- permette aux sociétés ADL et [redacted] de mettre en œuvre les dispositifs envisagés, dans un cadre expérimental uniquement, sous réserve des garanties et encadrements nécessaires en matière de protection des données ;
- précise explicitement dans sa réponse à la société ADL qu'une éventuelle pérennisation du dispositif devra privilégier une méthode de stockage permettant un contrôle de la personne concernée sur ses données biométriques ;

[redacted]

- en parallèle, et afin d'appuyer cette position, diffuse par une communication sur le site internet, la position générale de la Commission à l'égard des dispositifs de type « One ID » et des encadrements qu'ils nécessitent en matière de protection des données.

Enfin, la possibilité de porter le sujet au niveau du CEPD afin de tenter d'élaborer une position harmonisée sur le sujet pourrait être envisagée.

D. Des garanties nécessaires en matière de durée de conservation des données

Votre rapporteur souligne que le concept « One ID » porté par l'AITA repose sur la conservation de l'ensemble des données d'identité et biométrique relatives au passager et obtenues lors de son enrôlement, afin de permettre à celui-ci de réaliser l'ensemble de ses déplacements dans n'importe quel aéroport du monde, sans avoir à présenter un seul document.

Cet objectif de conservation presque permanente des données d'un passager apparaît entrer en contradiction avec le principe de minimisation posé par le RGPD et la nécessité de limiter la durée de conservation des données.

En l'espèce, le projet présenté par la société ADL tend sur certains aspects à rejoindre cet objectif du concept « One ID ».

Il est en effet prévu que lorsque le passager procèdera à son enrôlement par le biais de l'application mobile « MONA », le titre d'identité qu'il aura scanné et la photographie qu'il aura réalisée (pour la création de son gabarit biométrique de référence) seront conservées dans l'ordiphone du passager (au sein d'un espace dédié à l'application mobile « MONA ») et ce, pendant toute la durée de validité de son compte sur l'application (ou moins, s'il exerce son droit à l'effacement).

L'objectif annoncé par ADL est en effet de permettre au passager de pouvoir réutiliser ces documents dans le cadre d'un prochain voyage éligible au Service MONA, sans avoir besoin de scanner à nouveau son titre d'identité ou de prendre une photographie.

La conservation de ces données, même potentiellement sous forme chiffrée[28] et sur un support à la main du passager, apparaît disproportionné et excessif au regard de l'objectif de leur conservation et ce, particulièrement dans la mesure où ces données pourront être accessibles au responsable du traitement.

Le considérant 39 du RGPD rappelle que *« les données à caractère personne doivent être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées. Cela exige, notamment, de garantir que la durée de conservation des données soit limitée au strict minimum »*.

Or, la copie d'un titre d'identité est un document qui présente une certaine sensibilité et son stockage quasi-permanent, sans aucune mesure de sécurité renforcée avec un accès possible du responsable de traitement, à la seule fin de permettre au passager de ne pas avoir à le photographier à nouveau, ne semble pas justifié.

[28] Le chiffrement n'est pas une fonctionnalité garantie par l'application. Il s'agit du chiffrement que l'OS peut proposer lors du verrouillage de l'écran. ADL ne peut donc pas garantir que cette fonctionnalité sera activée sur tous les modèles de téléphone et versions d'OS. De plus, les utilisateurs pourraient ne pas avoir choisi l'option de verrouillage de l'écran.

Sur ce point, **votre rapporteur suggère qu'il soit demandé à la société ADL de procéder à la suppression de la copie du titre d'identité et de la photographie du passager dès que ces données auront été transmises au serveur situé au sein de l'aéroport ou à tout le moins de garantir que ces données seront stockées localement sur le téléphone du passager sans aucun accès possible du responsable de traitement.**

E. Des garanties nécessaires à l'exercice des droits des personnes à l'égard de leurs données biométriques

Dans le cadre de l'intégration de dispositifs de reconnaissance faciale aux différentes étapes du parcours du passager au sein de l'aéroport, les différents porteurs de projets ont présentés certaines garanties concernant l'exercice des droits des personnes concernées à l'égard de l'ensemble de leurs données et particulièrement de leurs données biométriques :

- **droit de retirer son consentement à tout moment**
- **droit à l'effacement de ses données biométriques (avant la suppression automatique de celles-ci au décollage ou à l'annulation du vol)**

Dans le cadre du projet porté par l'aéroport de Lyon, les droits d'accès et à la portabilité font toutefois l'objet de certains aménagements.

- **droit à la portabilité**

La société ADL précise que le droit à portabilité ne s'appliquera pas au gabarit biométrique de référence du passager créé lors de son enrôlement, au motif que ce droit ne s'applique, en application de l'article 20.1 du RGPD, « qu'aux données à caractère personnel les concernant fournies » par la personne au responsable de traitement, ce qui n'est pas le cas du gabarit biométrique.

En effet, lors de l'enrôlement du passager, ce dernier fournit à ADL une représentation graphique de son visage qui est immédiatement supprimée dès création du gabarit biométrique. Le droit à la portabilité serait donc sans objet à l'égard de cette donnée.

Le gabarit biométrique, quant à lui, est créé par ADL et ne constitue donc pas une information fournie par la personne et ne saurait, par conséquent, relever du champ d'application du droit à la portabilité.

Une telle exclusion du droit à la portabilité à l'égard du gabarit biométrique n'appelle pas de commentaire particulier dans la mesure où elle apparaît conforme à la définition du droit à la portabilité prévue à l'article 20 du RGPD.

- **droit d'accès**

L'analyse d'impact de la société ADL prévoit que dans le cas d'une demande de droit d'accès d'une personne concernant ses données biométriques, et dans l'hypothèse où une telle demande interviendrait avant la suppression automatique des données biométriques, il lui sera répondu :

- sur l'existence ou non d'un gabarit biométrique la concernant ;
- sur le délai maximal de sa conservation, et
- sur le droit pour la personne d'exercer un droit de suppression qui sera pris en compte en temps réel sans avoir à attendre la suppression automatique applicable par défaut.

Cette réponse apparaît toutefois poser des restrictions au droit d'accès tel que prévu par l'article 15 du RGPD.

De telles restrictions, qui consistent en réalité à refuser au passager d'obtenir une copie de son gabarit biométrique, sont justifiées par la société ADL pour les motifs suivants :

- l'accès au gabarit ne révélerait rien au passager qui lui permettrait de se servir utilement d'une donnée personnelle le concernant, dans la mesure où le gabarit consiste en une suite mathématique incompréhensible par le passager ;
- le gabarit étant effacé du système au moment où l'avion décolle ou en cas d'annulation du vol, il est quasiment impossible de satisfaire une demande de droit d'accès par la fourniture d'une copie de données portant spécifiquement sur le gabarit biométrique avant l'effacement de celui-ci ;
- en ayant accès à un tel résultat algorithmique, la seule chose que pourrait faire le passager serait de faire peser un risque sur sa propre vie privée, en ayant à travers l'exercice de son droit, dérogé à toutes les règles de suppression du gabarit biométrique à bref délai, pourtant essentielles dans l'objectif de minimisation des risques.
- le seul usage possible du gabarit viserait à tenter de comprendre la composition du gabarit pour en déduire les méthodes de sa constitution, en vue de percer les secrets industriels mis en œuvre pour calculer le gabarit (« *reverse engineering* »).

Il convient de relever tout d'abord que le droit d'accès de la personne concernée à ses données personnelles n'est pas conditionné et n'a donc pas à être justifié. Ainsi, il importe peu que la personne ne puisse ni comprendre, ni utiliser sa donnée biométrique et cela n'est pas à même de justifier qu'on lui en refuse l'accès.

Ensuite, même si en pratique les cas dans lesquels une personne solliciterait d'obtenir une copie de sa donnée biométrique apparaissent assez hypothétiques au regard de la durée limitée de conservation de celle-ci, les motifs invoqués n'apparaissent pas en mesure de justifier l'impossibilité pour la personne concernée d'obtenir une copie de son gabarit biométrique.

En effet, le principal argument qui permettrait de s'y opposer serait celui relatif à la nécessaire sécurité avec laquelle les données biométriques des personnes doivent être traitées. Toutefois, il existe des moyens sécurisés permettant d'encadrer la communication de données sensibles et il a d'ailleurs été indiqué par la société ADL qu'il serait possible de fournir une copie de ses données biométriques à la personne concernée.

Au surplus, il n'apparaît exister aucun titre de propriété industrielle ni même secret des affaires attachés à la suite mathématique que constitue le gabarit biométrique. La simple éventualité qu'une personne procède à une activité de rétro-ingénierie sur le gabarit biométrique n'apparaît pas suffisante pour en limiter l'accès.

Votre rapporteur suggère donc à cet égard qu'il soit rappelé à la société ADL que l'effectivité du droit d'accès de la personne concernée à ses données biométriques devra être garantie.

Conclusion

Au regard de l'ensemble de ces éléments, votre rapporteur propose qu'il soit tout d'abord répondu aux sociétés ADL et [redacted] que les expérimentations envisagées pourront être mises en œuvre sous les réserves et encadrement rappelés dans la présente communication et principalement :

- exclusion des salons voyageurs du périmètre des dispositifs dans la mesure où la mise en œuvre d'un traitement de données biométriques pour contrôler l'accès de ces zones n'apparait pas répondre aux principes de nécessité et de proportionnalité posés par le RGPD ;
- garantir la validité du consentement donnée et particulièrement sa liberté en permettant au passager d'emprunter, à tout moment et sans conséquences défavorables, une voie alternative non biométrique ;
- garantir un stockage des données biométriques sous le contrôle de la personne concernée et à défaut garantir que le stockage centralisé de ces données est effectué de manière locale et temporaire ;
- prévoir une durée de conservation limitée des autres données ;
- garantir un droit d'accès des personnes concernées à leurs données biométriques.

[redacted] votre rapporteur suggère que la réponse apportée à la société ADL soit explicite sur le fait que dans le cadre d'une pérennisation du dispositif envisagé, le stockage des données biométriques au sein d'une base de données centralisée ne pourra être considéré comme conforme aux principes de minimisation et de protection des données dès la conception et par défaut, tels qu'ils sont fixés par le RGPD.

En parallèle, votre rapporteur souligne qu'il apparaît nécessaire de communiquer publiquement la position de la Commission à l'égard des dispositifs de type « One ID » et des encadrements qu'ils nécessitent en matière de protection des données, par le biais notamment d'une communication sur le site web. Une telle communication permettra de promouvoir l'existence de solutions conformes dès la conception et par défaut, [redacted], en tant que modèle dans ce domaine.

Enfin, la possibilité de porter le sujet au niveau du CEPD afin de tenter d'élaborer une position harmonisée sur le sujet pourrait être envisagée.

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : [redacted]

Annexe 2 : tableau comparatif des caractéristiques des projets d'expérimentation présentés à la CNIL par les sociétés [redacted], Aéroports de Lyon (ADL) et [redacted].