

Le web frôle l'overdose de cookies

TECHNOLOGIES Un bureau d'avocats bruxellois a remis ses conclusions à la Commission

► L'utilisation des cookies à des fins de profilage met à mal l'anonymat sur l'internet.
► La législation devra être renforcée pour protéger le citoyen.

Faut-il avoir peur des cookies ? Ces minuscules fichiers de texte sont déposés par tombereaux entiers sur nos disques durs par la majorité des sites web que l'on visite.

Certains de ces cookies permettent de réaliser des opérations utiles. Par exemple, mémoriser pour les visites ultérieures certains paramètres comme la langue qui a été sélectionnée.

Mais tous les cookies ne sont pas aussi inoffensifs. Nombre d'entre eux servent avant tout à tracer les habitudes de navigation d'un utilisateur. Et dans un grand nombre de cas, ils sont déposés par un serveur web qui n'est pas celui auquel on s'est volontairement connecté. Au contraire, ils sont générés par un ou plusieurs serveurs qui fournissent des bandeaux publicitaires ou d'autres éléments qui sont incrustés dans la page principale d'un site web. Ces cookies gérés par des tiers peuvent être de redoutables outils de traçage.

Une réglementation européenne, en vigueur depuis 2009, précise ce qui est permis et ce qui ne l'est pas en matière de cookies. La Commission européenne a chargé le bureau d'avocats bruxellois spécialisé, Time.Lex, de réaliser une étude pour s'assurer que cette législation destinée à protéger la vie privée des internautes est efficace.

Les résultats ne sont guère rassurants. Et il faudra rectifier le tir avec le nouveau règlement européen, en préparation depuis deux ans, qui doit remplacer la législation actuelle. Les négociations ont cependant pris du retard tant le Parlement européen, la Commission et les États membres peinent à accorder leurs violons sur cette matière.

Un examen d'un demi-millier de sites web populaires en Europe montre qu'en moyenne, chaque site place la bagatelle de 34 cookies sur le disque dur du visiteur. Et tout cela se fait silencieusement, sans aucune intervention de sa part. 22 des 478 sites visités lors de l'étude ont déposé plus de 100 cookies.

Et nombre de ces cookies sont quasiment éternels. Ils ont été programmés de telle manière qu'ils ne disparaîtront de l'ordinateur qu'après une période de 7.991 ans. Dans le jargon des informaticiens, ces cookies ont reçu la dénomination de cookies persistants car ils ne sont pas effacés automatiquement à la fin d'une visite ou à la fermeture de l'ordinateur.

Et se protéger contre les cookies en utilisant des logiciels spécialisés ne prémunit pas l'internaute contre la volonté de pistage dont il est l'objet. Une nouvelle technologie de prise d'empreinte numérique (en anglais, digital fingerprinting) rend caduques bon nombre de ces protections. Elle permet d'identifier de manière plus ou moins unique des appareils utilisés pour se connecter à l'internet, qu'il s'agisse d'un ordinateur, d'une tablette ou d'un smartphone. Selon Time.Lex, cependant, la loi actuelle permettrait de se protéger contre ce nouvel épouvantail technologique. ■

ALAIN JENNOTTE



Les cookies peuvent être de redoutables outils de traçage des internautes. © IMAGEGLOBE

« Une approche strictement législative n'est pas efficace »

ENTRETIEN

Au terme de l'enquête qu'il a menée sur les cookies pour le compte de la Commission européenne, le cabinet d'avocats bruxellois Time.Lex est à l'heure des conclusions. L'un des responsables de l'étude, Hans Graux, répond à nos questions.

Les cookies mettent-ils en danger la vie privée du citoyen ?

Tout d'abord, il faut rappeler qu'un cookie ne représente pas nécessairement un risque énorme pour la vie privée. Ils peuvent être utiles pour simplifier la navigation sur un site. Cependant, certains cookies sont utilisés pour pister les comportements. C'est notamment le cas avec Facebook. Et les chiffres illustrent à quel point la vie privée n'est pas du tout une priorité pour la plupart des sites qui placent des cookies. Environ cinq cookies sur six sont persistants, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas supprimés à la fin d'une session ou lorsque l'on ferme son navigateur. Et environ deux tiers des cookies sont envoyés par des tiers et non par le site que l'on visite.

C'est une pratique légale ?

Les cookies ne sont pas interdits. Mais il faut demander le consentement préalable de l'internaute. Tout dépend donc de la manière dont ce consentement va être ou non accordé par celui-ci. Cela peut se faire via la configuration du na-

vigateur web. Mais en pratique, la plupart des utilisateurs ne sont pas habitués à modifier ces options de configuration. Il y a également les conditions générales d'utilisation que l'on doit approuver. Mais tout le monde sait que ces textes, seuls les juristes les lisent et les comprennent.

Un grand nombre de sites européens affichent un « pop-up », un petit message qui s'affiche en proposant d'accepter ou non les cookies...

Dans la plupart des cas, ce pop-up propose soit l'approbation des cookies soit un lien vers une page qui explique comment on peut les rejeter. C'est une bonne idée en théorie mais dans la pratique, ça ne marche pas. Car il y a parfois un grand nombre de cookies sur un site et personne n'a le temps de tout analyser.

Peut-on estimer le nombre de sites qui ne respectent pas cette législation sur les cookies en Belgique ?

Il n'est pas simple de déterminer si tous les sites sont en conformité avec la loi. La législation belge parle d'un « consentement informé des utilisateurs ». En ce

qui concerne les pop-up, il n'y a pas encore de recommandation claire en Belgique. Donc ne pas présenter cette fenêtre aux visiteurs sur le site n'est pas une violation de la loi. À ce stade, ce pop-up est juste une bonne pratique. Rien de plus.

Quelle serait la formule idéale ?

Lors de notre enquête, nous avons identifié plusieurs pistes. La première, c'est de mettre en œuvre une meilleure harmonisation des règles. Il y a encore des différences entre les États membres. Il faut que les règles soient les mêmes pour tous au niveau européen. Mais cependant, je ne pense pas qu'une approche strictement législative soit très efficace. C'est un peu comme ce qui s'est passé pour le spam. Le nombre de messages de spam a fortement diminué. Pas vraiment à cause de la loi mais plutôt parce que la qualité du filtrage a été nettement améliorée. Les navigateurs devraient aussi activer par défaut un filtrage pour protéger contre les cookies les plus problématiques pour la vie privée. Mais le problème, c'est que les éditeurs de ces logiciels, comme Microsoft ou Google, sont aussi des entreprises qui ont besoin de ces cookies. Cela ne les in-



Hans Graux. © D.R.

clude pas à inclure un tel filtrage dans leurs navigateurs.

L'empreinte numérique est l'alternative aux cookies de plus en plus utilisée pour profiler les internautes. Cela semble une méthode de pistage encore plus précise et efficace. Se focaliser sur les cookies, n'est-ce pas un combat d'arrière-garde ?

La législation sur la protection des données est neutre dans sa formulation. On ne parle d'ailleurs pas de cookies dans le texte mais plutôt de systèmes qui stockent les informations sur l'utilisateur et son équipement. Donc, on peut considérer que la législation couvre déjà le problème de l'empreinte numérique. En revanche, ce qui fait réellement défaut, c'est une supervision au niveau européen pour s'assurer que cette législation est correctement appliquée par les sites web.

Cette supervision est prise en compte par le projet de règlement européen en cours de négociation ?

Dans la proposition, il y a effectivement des règles plus strictes sur le profilage des internautes. Cela rendra beaucoup plus compliqué le traçage des utilisateurs par les grandes entreprises de l'internet. C'est ce qui explique l'énorme effort de lobbying auquel s'applique Facebook pour tenter de stopper tout ça. ■

Propos recueillis par A. Je.

Sécurité du rail : agenda serré pour le fret

TRANSPORTS La Belgique accélère (trop ?) l'adaptation du matériel au système européen

La suspension du Thalys wallon a mis en lumière les problèmes d'adaptation de la sécurité du rail. Pour le trafic voyageurs comme pour les marchandises. Le Thalys a été suspendu parce que son système de freinage d'urgence n'est plus compatible avec le système européen (ETCS 2.3.0.d) qu'Infrabel installe le long du « corridor C », un axe ferroviaire européen entre Rotterdam, Anvers, Luxembourg, Lyon et Bâle (380 trains de voyageurs et 55 convois marchandises passent à Namur, chaque jour).

En équipant prioritairement ce corridor, Infrabel entend honorer les engagements pris dans le « masterplan » de sécurisation, élaboré après la catastrophe de Buizingen en 2010, mais aussi envers l'Europe pour équiper ce passage international pour les marchandises avant le 31 décembre 2015.

Non négligeable quand, en Bel-

gique, les derniers accidents ferroviaires majeurs concernent le transport des marchandises (Wetteren, Godinne, Remersdael). Or, au lendemain de l'accident de Buizingen, on s'est rendu compte qu'on ne pouvait pas imposer à ce secteur, libéralisé, les mêmes obligations de sécurité que pour le transport des voyageurs. Les opérateurs marchandises (une quinzaine en Belgique) ne devront équiper leurs trains du système européen de sécurité que pour 2023 ou 2025.

Les constructeurs n'arrivent pas à contenter tous les clients confrontés à la mise à niveau européen

Un calendrier que la Belgique a décidé d'accélérer. En 2013, un arrêté royal impose à Infrabel de retirer les anciens systèmes de frein quand un couloir est entièrement équipé au niveau euro-

péen. Début 2016, Infrabel entamera donc le retrait des systèmes qui assurent jusqu'ici la sécurité des convois marchandises, les anciens systèmes Memor et « crocodile ». Le corridor ne sera donc plus accessible qu'aux convois équipés du système de sécurité européen « ETCS 2.3.0.d ». « Infrabel renforce ainsi la sécurité d'un des plus grands corridors de fret d'Europe, d'une part, et celle des voyageurs, d'autre part. »

Comme Thalys, la SNCB devra donc vérifier, avant janvier 2016, que ses trains voyageurs utilisant des tronçons du corridor C soient équipés ETCS. C'est déjà le cas pour une partie de la flotte, notamment les Desiro, nombreuses à fréquenter l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg, jusqu'ici équipées d'un ETCS non utilisé.

En trafic marchandises, jusqu'ici seule la filiale « indépendante » de la SNCB, Logistics, utilise le couloir international. La

filiale a déjà équipé ses locomotives du système de freinage intermédiaire TBLI+, reconnu et agréé seulement au niveau belge, mais pas toutes au niveau ETCS. « On fera tout pour que l'activation technique soit prête à temps » y assure-t-on, sans autre forme de commentaires.

Pour le matériel « voyageurs » comme pour le « marchandises », le problème se généraliserait chez les constructeurs qui n'arrivent pas à contenter tous leurs clients confrontés à une variété d'agendas pour la mise à niveau européen du matériel. Et la priorité est accordée aux trains « voyageurs ».

Pour éviter un nouveau syndrome Thalys wallon, les protagonistes belges ont donc intérêt à garder l'œil sur l'agenda, ou à tempérer leurs ambitions en matière de sécurité... ce qui est un sujet tabou. ■

ÉRIC RENETTE

LESBRÈVES

OPA à 29 milliards en pharma

Le spécialiste américain des médicaments génériques Mylan a annoncé mercredi avoir fait une offre de rachat de 28,9 milliards de dollars à son concurrent Perrigo. L'offre non contraignante propose de verser 205 dollars par titre, pour partie en numéraire et pour partie en actions. Perrigo est connu en Belgique pour avoir racheté Omega Pharma l'année dernière pour 3,6 milliards d'euros. (J.-F. M.)

BANQUE
Belfius, proie pour ING ?

Selon un analyste de la banque néerlandaise Rabobank, Belfius pourrait constituer une proie de choix pour le groupe ING. Il estime que les deux banques ont un potentiel de synergies important, notamment parce que leurs activités sont similaires. « Stratégiquement, cette reprise pourrait bien se passer, car autant ING que Belfius ont une part du marché de 13 à 15 % en Belgique. Leur combinaison les porterait à 25 à 28 %, ce qui en ferait la première banque en Belgique. » (J.-F. M.)

TRANSPORTS
Quatre fois plus de graffitis sur les trains

Le nombre de cas de graffitis sur les trains a été multiplié par quatre depuis 2010, selon une réponse de la ministre de la Mobilité Jacqueline Galant, à une question du député OpenVLD Vincent Van Quickenborne. Au total, 2.175 constatations ont été faites en 2014. Le coût annuel du nettoyage des trains est passé en quatre ans de 1,1 million à 2,5 millions d'euros. Un plan d'action sera lancé, comprenant notamment une surveillance accrue des dépôts. (J.-F. M.)