

Club Conformité dédié aux acteurs du véhicule connecté et de la mobilité

Compte rendu du premier atelier de travail sur
les caméras embarquées du 9 avril 2025

Le « **Club Conformité** » dédié aux acteurs du véhicule connecté et de la mobilité est un **espace d'échange régulier** entre la CNIL et les acteurs des secteurs concernés (constructeurs, équipementiers, loueurs de véhicules, opérateurs de services de mobilité, etc.). Il s'inscrit dans la **démarche d'accompagnement** par la CNIL des acteurs du secteur, dans leur **mise en conformité avec la réglementation sur la protection des données à caractère personnel**.

Il permet également **d'identifier les problématiques juridiques** rencontrées et d'y **répondre de manière opérationnelle** dans le cadre de l'élaboration de normes de droit souple, en s'assurant d'avoir appréhendé au mieux la réalité des problématiques et pratiques.

Ce **compte-rendu** est adressé aux participants du Club Conformité dédié aux acteurs du véhicule connecté et de la mobilité (les éventuelles observations sur celui-ci peuvent être adressées **dans un délai de 15 jours** à l'adresse cvcvm@cnil.fr).

Ce qui est exprimé durant ces réunions ainsi que dans les comptes-rendus qui en découlent ne **préjugent en rien des positions futures de la CNIL et de sa Présidente**.

Discussions sur les dispositifs obligatoires reposant sur l'utilisation de caméras

1. Précisions sur le périmètre des travaux

De mêmes dispositifs de caméra peuvent être utilisés à la fois pour des répondre à des exigences de sécurité, obligatoires, et pour d'autres finalités (qui vont, par exemple, plus loin que ce qu'impose la réglementation ou qui poursuivent un tout autre objectif).

Il existe en effet déjà de nombreux dispositifs obligatoires sur la majorité des véhicules, notamment prévus par le règlement sur la sécurité générale des véhicules¹, qui permettent de renforcer la sécurité des véhicules (par exemple, les systèmes avancés d'avertissement de distraction) et d'étudier l'accidentologie (par exemple, les enregistreurs de données, appelées « boîtes noires » des véhicules).

Les services de la CNIL proposent donc d'exclure des travaux du club conformité les dispositifs ou finalités encadrés par une réglementation spécifique (telle que le règlement susmentionné, les dispositions du code de la sécurité intérieure relatives aux caméras embarquées, etc.).

Les travaux se concentreront ainsi sur tout dispositif, ou toutes fonctionnalités, de caméras dont sont équipés (nativement ou ajoutées en « *aftermarket* ») les véhicules et qui ne sont pas imposés par la réglementation.

2. Réactions des acteurs concernant le périmètre des travaux

La plupart des acteurs considère qu'il est important de distinguer entre les dispositifs, ou finalités, qui n'impliquent pas d'enregistrement de données personnelles mais seulement un affichage ponctuel de certaines portions de la voie publique, comme le permettent les rétroviseurs mais en couvrant d'autres zones, notamment les angles morts.

L'ensemble des acteurs s'accorde pour dire que **la difficulté principale, pour l'usage de caméras sur des véhicules, réside dans la captation de l'image d'individus ou de plaques d'immatriculations par inadvertance**, alors que ce n'est pas l'objet de leur utilisation.

¹ Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules

Or, ils considèrent que l'impact sur les droits et libertés des personnes, éventuellement filmées (ou leur plaque d'immatriculation) à cette occasion, n'est pas élevé en l'absence d'enregistrement et avec un mode de fonctionnement uniquement en local, au sein du véhicule.

Pour ces acteurs, il est donc important de **se concentrer sur les dispositifs ou finalités qui impliquent un enregistrement d'images et, le cas échéant, une transmission de ces images hors du véhicule, y compris à des tiers.**

Tour de table sur les usages des acteurs du club conformité

1. Usages des constructeurs

La plupart des constructeurs commercialisent des caméras embarquées pouvant être utilisées comme accessoires sur des véhicules, qui fonctionnent entièrement à la main des clients, sans remontée de données vers les constructeurs.

Plusieurs d'entre eux ont indiqué avoir pour projet de développer des caméras embarquées intégrées au sein des véhicules, avec notamment des travaux des recherche et développements actuellement en cours au niveau des sociétés mères.

L'un d'entre eux a précisé réfléchir à utiliser les caméras dont sont déjà équipés ses véhicules (telles que les caméras de recul ou de rétroviseurs) pour de nouvelles finalités.

En ce qui concerne les usages actuels ou prospectifs, plusieurs constructeurs ont mentionné :

- l'usage de caméras **à des fins de sécurité et d'aide à la conduite**, fournissant notamment des informations sur la vitesse autorisée, les éventuels obstacles, des panneaux, reconnaissance de choc, etc.
- l'usage de caméras **à des fins probatoires** (y compris à l'égard des compagnies d'assurance), pour identifier les responsables en cas d'accident ou de presque-accident ;
- l'usage de caméras **à des fins de sûreté**, pour lutter contre le vandalisme (à l'encontre du véhicule et éventuellement de sa cargaison). Un constructeur permet notamment au propriétaire du véhicule de capturer des images à partir des quatre caméras situées tout autour du véhicule, via une application dédiée ;
- l'usage de caméras **à des fins d'études de l'accidentologie** (notamment pour comprendre les zones accidentogènes), pour la prévention et l'analyse des causes des accidents ;
- l'usage de caméras **à des fins lucratives**, pour transmettre les images aux autorités organisatrices de la mobilité ou à des entités privées à des fins de cartographie ;
- l'usage de caméras **à des fins d'amélioration**, notamment des systèmes d'aides à la conduite du véhicule qui intègrent souvent de l'analyse par intelligence artificielle (notamment au regard des exigences du règlement sur l'intelligence artificielle², qui implique des exigences de qualité qui doit être démontrée à l'appui de données). Ces données intéresseraient à la fois les constructeurs et leurs fournisseurs pour l'amélioration des dispositifs concernés, y compris en échange d'une contrepartie (**finalité lucrative**).

² Règlement (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle et modifiant les règlements (CE) no 300/2008, (UE) no 167/2013, (UE) no 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 et (UE) 2019/2144 et les directives 2014/90/UE, (UE) 2016/797 et (UE) 2020/1828

2. Usages des loueurs

Les loueurs ont indiqué ne pas avoir d'usages de caméras embarquées à ce stade sur les flottes de véhicules qu'ils proposent, et avoir désactivé les caméras qui sont intégrées sur certains véhicules qui en sont équipés nativement.

Ils souhaiteraient avoir la possibilité d'y recourir notamment pour récupérer des indicateurs en cas de choc ou d'incident, ainsi qu'à des fins de lutte contre le vol pour les véhicules qui le permettent.

3. Usages des transporteurs de passagers

Les acteurs de transport public ont mentionné avoir un intérêt pour les usages suivants :

- l'usage de caméras **à des fins probatoires** :
 - ils ont un besoin important d'images pour identifier les responsabilités en cas d'accident, notamment en ce qui concerne les bus et métros. La demande des assureurs est récurrente à ce sujet, mais le recours à des images serait aussi très utile au plan pénal.
 - ils ont également un besoin en ce qui concerne les navettes autonomes, sans conducteur. Aujourd'hui, les navettes autonomes sont équipées de caméras 360 (caméras avant et arrière mais aussi sur les côtés du véhicule, notamment au niveau des rétroviseurs), pour assurer leur bon fonctionnement : gestion des obstacles, organisation du trajet. La réglementation impose également un accès aux caméras pour leur supervision (prévu par le Règlement européen d'exécution 2022/1426 de la Commission du 5 août 2022 sur l'homologation des systèmes automatisés). Ces caméras ne peuvent toutefois pas être utilisées à des fins probatoires, alors qu'il y aurait un intérêt pour le transporteur de passagers.
- l'usage de caméras **à des fins de sécurité et d'étude de l'accidentologie**. Ils précisent avoir une forte demande interne à ce sujet concernant notamment les bus, métros et tramways, et avoir des projets en cours pour analyser l'espace autour du véhicule et comprendre comment est survenu l'accident mais aussi comment il aurait pu être prévenu.
- l'usage de caméras **à des fins de maintenance prédictive**. Sur les trains, des caméras embarquées sont déjà mises en place avec des objectifs de sécurité (par exemple, enregistrement d'images au moment des passages à niveau et à l'entrée des gares) et de fluidité de la circulation. Il est envisagé de recourir à des caméras techniques pour identifier les besoins de maintenance des rails et containers, par exemple.

Ces acteurs ont indiqué avoir identifié des problématiques juridiques, à deux égards :

- un acteur considère que l'adoption d'un texte réglementaire permettant ces usages serait nécessaire ;
- d'autres acteurs relèvent des difficultés de conformité au RGPD, notamment en ce qui concerne la base légale mobilisable pour les traitements. L'intérêt légitime semble difficilement mobilisable, pour certains, pour des questions de proportionnalité.

En ce qui concerne le transport privé, les usages suivants sont étudiés :

- l'usage de caméras **à des fins probatoires**, tant pour gérer les accidents de la route que pour gérer les réclamations des clients en cas de vols de bagage en soute, ou pour collecter des preuves en cas d'altercation avec un chauffeur ou d'autres passagers.
- l'usage de caméras **à des fins de sûreté**, au regard du risque d'agression qui peut exister sur certains trajets de nuit, dans certaines gares isolées, ou du risque de vol de bagages.
- L'usage de caméras **à des fins de prévention routière**, afin d'encourager des comportements vertueux de conducteurs dans le cadre de formations. Dans ce cadre, le dispositif générerait des alertes sonores au conducteur pour le motiver à avoir une conduite plus respectueuse du code de la route après un élément déclencheur (par ex. en cas de franchissement des lignes blanches), et une remontée de

données sous forme de statistiques aurait lieu auprès du transporteur afin d'organiser des formations, les images devant servir à illustrer les comportements dangereux et à comprendre comment les corriger.

La base légale mobilisée pour ce type de traitement serait l'intérêt légitime. L'adoption d'un texte encadrant ces usages ne leur paraît en effet pas pertinent, le RGPD disposant, à leur sens, des garde-fous nécessaires pour assurer un juste équilibre avec les droits et libertés des personnes.

4. Usages des assureurs

Les assureurs ont indiqué n'être **confrontés que de manière marginale à l'utilisation de caméras embarquées par des assurés pour apporter la preuve de la cause d'un accident**. Il est toutefois précisé que les assureurs **ne sollicitent pas eux-mêmes** de telles vidéos, mais peuvent en recevoir exceptionnellement, de manière marginale. Lorsqu'ils en sont destinataires, les assureurs rencontrent des difficultés techniques pour la lecture, ce qui en limite l'exploitation.

Ils soulignent que sur les 7,5 millions de sinistres déclarés chaque année, la quasi-totalité est indemnisée sur la base des constats amiables, expertises, témoignages ou éventuels procès-verbaux de police. Bien que non sollicités, les enregistrements vidéo à l'aide de caméras embarquées peuvent être acceptés comme faisant partie du faisceau d'indices pouvant conduire à prouver l'irresponsabilité d'un assuré. Ces enregistrements ne sont pas suffisants car il y a des craintes que certains éléments soient coupés, ou modifiés, et ne permette donc pas d'établir la vérité sur le sinistre.

Certains participants, notamment des **représentants de la filière poids lourd et du transport de passagers**, ont toutefois indiqué être **sollicités pour transmettre des vidéos en cas de sinistre**.

Dans un avenir plus lointain, de tels enregistrements pourraient avoir une plus grande importance, au regard notamment des véhicules automatisés.

En tant qu'acteur de la société civile, les assureurs sont préoccupés par la finalité récréative lorsque des enregistrements sont mis en ligne montrant des conduites dangereuses susceptibles de provoquer des comportements d'imitation.

5. Usages et remarques des autres acteurs

Un acteur a mentionné **l'utilisation de caméras embarquées sur ses véhicules de transports de marchandise, dont les enregistrements sont également utilisés à des fins lucratives** puisqu'ils sont **mis à disposition** de différents acteurs en l'échange d'une contrepartie financière (par exemple, mise à disposition d'images de la voirie à des collectivités publiques pour identifier les problèmes liés, notamment, à l'état des routes et sur les mobiliers urbains existants ; mais aussi la mise à disposition d'images pour la mise à jour de cartes et autres services de navigation, notamment dans le cadre d'un projet européen).

Un floutage des images est opéré par une cellule de vidéocodage avant toute transmission à des tiers, la volonté étant précisément de ne pas traiter de données à caractère personnel, mais l'acteur s'interroge sur le respect de certaines règles prévues par le RGPD (notamment en ce qui concerne la mise en œuvre de certains droits des personnes concernées). Il travaille à cet égard à la mise en place de modalités d'informations des personnes concernées, avec l'apposition de stickers sur les véhicules concernés, qui contiendraient un QR code et un lien vers politique de confidentialité.

Un autre acteur a mentionné le recours à des caméras embarquées pour les deux finalités suivantes :

- La **lutte contre le vol** des véhicules ;
- L'**optimisation des performances des équipements**, tels que les pneumatiques.

Enfin, une association représentant des usagers de la route a précisé que le recours à des caméras à des fins probatoires est intéressant pour les usagers, en particulier en ce qui concerne les deux roues qui sont les plus exposés aux délits de fuite. Les usagers de la route peuvent ainsi à la fois être filmeurs, et filmés. Ils doivent donc être informés lorsqu'ils sont filmés, et informer lorsqu'ils filment. L'association insiste, à ce dernier égard, sur la nécessité de déterminer clairement ce qui peut, ou non, être enregistré et sur les mésusages potentiels des images, notamment lorsqu'elles sont diffusées sur internet.