

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

Réunion avec les acteurs de la société civile  
du 8 juillet 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.

**Le présent compte-rendu reflète les échanges qui ont eu lieu le 8 juillet 2025 entre les services de la CNIL et les représentants des associations présentes (LDC, FFMC et PURR).**

**Il ne préjuge en rien des positions futures de la CNIL et de sa Présidente.**

## **I. Discussion sur les cas d'utilisation de caméras embarquées et les risques qu'ils présentent**

Les associations présentes considèrent qu'il faut distinguer les caméras intégrées aux véhicules par les constructeurs, par défaut, et les caméras de type « *dashcam* », qui sont installées par les conducteurs sur leur véhicule. Les problématiques soulevées ne sont pas les mêmes.

### **1. Les risques liés aux caméras intégrées aux véhicules par les constructeurs**

La Ligue de défense des conducteurs (« LDC ») indique que, dans le cas des caméras intégrées aux véhicules, les constructeurs peuvent en effet avoir des intérêts, notamment financiers, à collecter les images, pour les exploiter et éventuellement les revendre à des tiers. Or, si leurs clients ont conscience de bénéficier de nombreux équipements de sécurité, ils ne savent pas toujours ce qui est fait de leurs données.

Ceux qui en ont conscience font face à un choix difficile : garder une voiture plus ancienne, qui n'est pas équipée de ces nouveaux dispositifs et qui est donc souvent moins sécurisée et plus polluante, ou acheter une voiture récente, équipée de ces dispositifs, mais qui implique de nombreux traitements de données dont ils n'ont pas forcément la connaissance ou la compréhension. Dans cette dernière hypothèse, s'ils ont la possibilité de refuser certains traitements, c'est au risque de perdre des fonctionnalités lors des prochaines mises à jour du véhicule.

La LDC constate qu'aujourd'hui les dispositifs sont souvent installés au sein des véhicules même s'ils ne sont pas encore activés : c'est une source de revenus futurs pour le constructeur qui pourra les activer pour les futurs propriétaires du véhicule qui le souhaitent.

La LDC alerte également sur l'argument de « sécurité » des constructeurs pour mettre en place des caméras : ces dispositifs sont souvent présentés comme des aides à la conduite, or beaucoup d'utilisateurs ne sont pas habitués à ce type d'aide à la conduite, qu'ils ne comprennent pas ou qui les effraie, et ils refusent donc en bloc tout véhicule connecté. Pour certaines personnes, la multiplication de ces dispositifs est perçue comme des contraintes dans la conduite, voire cela les paralyse et les empêche de prendre le véhicule. Par comparaison, les dispositifs de freinage d'urgence ont des failles et créent donc des peurs chez certains conducteurs, notamment les personnes âgées, qui vont préférer se tourner vers d'anciens modèles de véhicules.

En ce sens, PURR indique que le problème est qu'il y a eu tellement de dérives que les personnes n'ont plus confiance : aujourd'hui, toutes les voitures sont connectées avec des mises à jour à distance donc c'est difficile de savoir ce qui va être fait des données et où elles vont.

Outre l'importance d'améliorer l'information des personnes, la LDC insiste sur le fait qu'aujourd'hui, les données des véhicules connectés ont une valeur commerciale : si elles sont revendues, il faut donc que cela profite aussi aux personnes concernées. On peut imaginer par exemple la possibilité d'obtenir des pneus d'hivers gratuitement en contrepartie de la fourniture de ses données : puisque les personnes finissent de toutes façons par accepter les traitements, par manque d'information ou par manque d'alternative, autant qu'il y ait un échange commercial qui leur profite.

## 2. Les risques liés aux caméras installées et utilisées par les conducteurs

La Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) mentionne l'aspect récréatif de certains dispositifs de caméras embarquées : il existe chez les automobilistes, mais encore plus chez les motards. La problématique dans ce cas est la diffusion de ce type d'images : il y a ici un sujet où l'utilisateur doit protéger les autres usagers.

Il y a également un risque que les images filmées se retournent contre le conducteur, dont il n'a pas toujours conscience : c'est le cas classique de l'utilisateur qui enfreint le code de la route, à des fins récréatives, et le publie en ligne. Ces images peuvent être réutilisées par les forces de l'ordre pour sanctionner la personne, notamment parce que la publication risque d'inciter à reproduire le comportement.

L'association PURR considère que les risques liés à ces dispositifs sont principalement la diffusion d'images, notamment sur les réseaux sociaux. Si les conducteurs arguent souvent qu'ils poursuivent une finalité probatoire, les enregistrements vidéo ne sont pas toujours considérés comme des preuves admissibles, y compris auprès des assureurs. En revanche, il existe beaucoup de comptes de diffusion de masse des vidéos : l'argument employé reste de dénoncer ces comportements dangereux, mais en pratique les images de nombreuses personnes se retrouvent publiées illégalement. Aujourd'hui il existe même des chaînes qui monétisent ces vidéos (essentiellement capturées par des cyclistes), en faisant passer cela pour du journalisme, un exercice du droit à l'information.

Elle rappelle que, malgré ces dérives, les usagers ont souvent un sentiment d'abandon concernant la sécurité routière, et ont l'impression que c'est le seul moyen qui leur permet de faire avancer les choses car sinon elles n'ont rien pour se défendre ou ne seront pas entendues. Le « *name and shame* » naît de ce sentiment d'impuissance. Si on leur retire ce dernier outil qu'ils s'étaient auto-approprié, parce qu'ils n'avaient pas le soutien des autorités publiques, on les accule. Bien que comprenant l'origine de cette position, elle n'est pas considérée comme légitime par PURR et constitue au contraire un abus des « *dashcams* », qui doit aussi être tempéré, par exemple par des mesures techniques et organisationnelles adaptées.

## 1 Discussion sur les garanties à mettre en place pour limiter ces risques

---

Les associations présentes considèrent que le rôle de la CNIL est d'identifier dans quels cas il y a un intérêt à conserver telle ou telle image, d'indiquer quelles garanties minimales, en termes de fonctionnement des dispositifs, sont nécessaires pour assurer la protection des droits et libertés fondamentaux, et de contraindre les acteurs à une transparence absolue, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

### 1. Garanties dans le fonctionnement des dispositifs

PURR insiste sur l'importance des mesures de minimisation : certains acteurs ont pu mettre en place des systèmes qui captent et remontent des images en permanence, ce qui n'est pas conforme à ce principe.

La LDC considère qu'une autre garantie à mettre en place pourrait être celle de permettre au conducteur de donner ses données, ou non, selon qu'il active ou désactive le dispositif ou modifie les paramètres – ce qu'il devrait pouvoir faire à tout moment. La transmission des données ne devrait, en tout état de cause, pas fonctionner par défaut.

PURR et la FFMC mentionnent également la pertinence d'exiger la mise en place de systèmes de floutage automatique des visages pour limiter les dérives, avec une possibilité de dé-floutage uniquement pour l'envoi des images à des fins probatoires.

Elle considère par ailleurs que certaines mesures pourraient être fixées réglementairement : par exemple, avec une possibilité de filmer en permanence mais de conserver seulement les 30 dernières secondes en cas de choc, et un envoi automatique des données chiffrées aux forces de l'ordre et/ou aux assureurs, sans possibilité pour les personnes d'accéder directement aux données.

La LDC indique, quant à elle, qu'on pourrait très bien imaginer un fonctionnement similaire aux systèmes de boîte noire. Cependant, il ne faut pas que cette remontée automatique concerne les assureurs car aujourd'hui le fonctionnement est uniquement déclaratif, chacun ayant la possibilité de ne pas déclarer un sinistre.

La LDC mentionne également le problème de la fuite de données dans le cadre des mises à jour ou maintenance à distance des véhicules, dites « *over the air (OTA)* ». Le risque de piratage est en effet plus grand dans ces hypothèses : des mesures de sécurité importantes doivent donc être mises en place.

Elle conclut que la difficulté principale demeure dans les risques de réutilisation des données, qui ne doit pas être faite par principe par les constructeurs. PURR complète ce point en indiquant que la réutilisation des images brutes pour entraîner des modèles et améliorer des produits ou services ne pose pas de difficultés tant que le RGPD est respecté, et qu'il n'y a pas d'abus.

La FFMC exprime son accord avec ce qui a été dit mais considère qu'il sera plus difficile d'encadrer et de vérifier, en pratique, le matériel acheté par les usagers que celui utilisé par les constructeurs. Elle constate qu'aujourd'hui du matériel, même interdit en Europe, est régulièrement et facilement acheté sur internet.

## **2. Information des utilisateurs et des personnes filmées**

La LDC rappelle que l'information reste primordiale, et qu'il faudrait une exigence pour que tous les constructeurs informent de la même manière afin de ne pas perdre les utilisateurs.

En ce qui concerne les personnes filmées, PURR considère que la difficulté à informer les personnes filmées sur la voie publique peut être palliée par des mesures techniques organisationnelles : l'ajout de mesures techniques et organisationnelles suffisantes permet en effet de maintenir la protection des droits des personnes filmées malgré une absence d'information de par la disproportion des efforts à mettre en œuvre. Le RGPD permet effectivement une telle balance des droits et la réduction des possibilités d'exercice de droit en échange d'une meilleure protection par des mesures techniques et organisationnelles.

La FFMC indique que le sticker « angle mort » des poids lourds fonctionne très bien, que les gens en sont satisfaits.

La LDC rappelle toutefois que ce mode d'information n'est pas suffisant à lui seul car il ne permet pas de fournir les détails et que les autocollants peuvent être retirés.