

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

Compte rendu du deuxième atelier de travail
sur les caméras embarquées du 19 juin 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 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**.

I. Discussions concernant les bases légales mobilisées et les qualifications retenues

Les **constructeurs** se considèrent **responsables des traitements** en lien avec les caméras embarquées. Dans certains cas spécifiques, ils se considèrent responsables conjointement avec leurs filiales, ou avec des partenaires externes (par exemple pour l'entraînement d'une IA à des fins de détection d'une conduite anormale).

Un constructeur de poids lourds indique qu'il se considère également toujours responsable du traitement puisqu'ils mettent en place les dispositifs de caméras embarquées et définissent les finalités et les moyens du traitement. Dans le futur, des cas de responsabilité conjointe seraient envisageables dans l'hypothèse où des conventions de délégation de service public imposerait la vidéoprotection embarquée comme mission de l'acteur de transport, et que l'autorité publique n'est pas uniquement destinataire des données mais impose les conditions du traitement.

Un **opérateur de transport** indique que **plusieurs architectures** peuvent exister en termes de qualifications. Il souligne qu'il ne considère toutefois pas que le fait que les images remontent à l'opérateur entraîne nécessairement la qualification de responsable du traitement : il peut n'être que destinataire des données.

Un **autre opérateur de transport** indique, au contraire, qu'ils sont toujours **responsables du traitement**, sans responsabilité conjointe, y compris dans le cadre des délégations de service public puisque celles-ci imposent uniquement des obligations de sécurité mais ne précise rien en ce qui concerne la mise en place de caméras.

Les traitements mis en œuvre par les acteurs reposent **majoritairement sur la base légale de l'intérêt légitime** (article 6(1) f) du RGPD, notamment pour l'utilisation des images à des fins d'amélioration des produits et services, ou pour la transmission des images à des partenaires à des fins de maintenance des voies) ou du contrat (article 6 (1) b du RGPD, notamment pour les services optionnels expressément souscrits par la clientèle).

II. Tour de table sur les mesures de minimisation et les durées de conservation

1. Usages des constructeurs

Plusieurs constructeurs mentionnent un projet de caméras embarquées filmant les alentours du véhicule stationné, afin de le protéger contre le vandalisme et le vol. Ils précisent que, dans ce cadre, ils n'auraient pas accès aux données d'enregistrement : les images seraient à l'usage exclusif de l'utilisateur. Quand un évènement spécifique est identifié (exemple : forçage d'une portière), l'utilisateur recevrait une notification sur l'application et il pourrait décider ou non d'utiliser le service de caméras. Afin que les tiers à proximité du véhicule soient informés de la collecte des images, des mesures seraient mises en place (clignotement des phares, klaxon, et affichage d'informations sur l'écran du véhicule).

Les mesures de minimisation envisagées pour ce traitement sont notamment la désactivation du service par défaut (la caméra est en veille et s'active uniquement au moment de l'évènement déclencheur), et l'absence d'enregistrement tant que l'utilisateur n'a pas activé le dispositif sur son smartphone.

Concernant l'utilisation des images captées par les caméras lorsque le véhicule est en mouvement pour l'amélioration des systèmes d'aide à la conduite, les constructeurs indiquent qu'il faut des données qualitatives et suffisamment représentatives. Si l'identification des personnes n'est pas voulue, la mise en place d'un floutage risque de biaiser et d'affecter l'efficacité des algorithmes. Le Règlement sur l'IA requiert en outre le recourt à des données de qualité. Par ailleurs, il est nécessaire de conserver les données plusieurs années pour le développement des algorithmes. Donc pour ce type de traitement, les mesures de minimisation privilégiées sont plutôt la définition des éléments déclencheurs, l'absence de captation ou de stockage en continu, l'angle de captation, etc.

2. Usages des loueurs

Les loueurs souhaiteraient mettre en place un traitement permettant de collecter des images une minute avant et après un accident ou quasi-accident, ainsi que lorsque les véhicules sont à l'arrêt et qu'il y a une tentative de vandalisme ou de vol, notamment à des fins assurantielles.

3. Usages des transporteurs de passagers

Les opérateurs de transport souhaitent notamment mettre en place des traitements visant à la :

- La prévention et l'analyse des accidents ainsi que la formation des conducteurs ;
- La constitution de preuves en cas d'accident, pour déterminer qui est responsable (notamment pour tramway et navette autonome), ou en cas de tentative de vol (par exemple dans la soute à bagages du bus).

A des fins de minimisation, les images captées en continu s'écraseraient au fur et à mesure tant qu'il n'y a pas d'évènement déclencheur d'un enregistrement (une situation dangereuse, ou le déclenchement par le conducteur, qui entraînerait la conservation des images quelques secondes avant et après l'évènement).

Un opérateur relève qu'il n'est pas possible de mettre en place un floutage intégré des personnes pour les finalités probatoires, sauf s'il est possible de déflouter les images pour l'envoi aux assureurs ou aux autorités compétentes.

Un acteur indique que les durées de conservation sont imposées techniquement par les constructeurs de caméras. En pratique, les dispositifs permettent de conserver jusqu'à 96 heures d'images, ce qui permet une extraction des images en fin de semaine à la fin du service. Des dispositifs de remontée en temps réel existent mais sont plus coûteux, et pas généralisés dans le secteur.

Un autre opérateur de transport indique que dans de nombreux cas, les véhicules utilisés et les caméras qu'ils intègrent sont achetés par l'autorité organisatrice de la mobilité. Il n'a donc pas la main sur le choix du dispositif et, par conséquent, sur les mesures de minimisation et de limitation de la durée de conservation à mettre en place.

Les données sont stockées uniquement dans le dispositif, sans remontée automatique vers des serveurs externes, et sont extraites manuellement : il est donc possible dans certain cas qu'elles y restent pendant assez longtemps, par exemple si le véhicule est en réparation (durée exceptionnelle, si les données n'ont pas été déchargées).

Aujourd'hui, les caméras utilisées sur les trains et métros filment uniquement les tunnels et rails, et un floutage automatique est intégré dans les caméras.

4. Usages des assureurs

France Assureurs indique qu'ils n'ont pas mis en place de mesures de minimisation spécifiques aux enregistrements de caméras embarquées puisqu'ils ne sollicitent pas ce type de données. Ils utilisent généralement d'autres éléments, y compris des photographies, qui sont suffisants.

Ils précisent qu'ils peuvent être destinataires de tels enregistrements, notamment concernant les flottes professionnelles de véhicules, mais qu'ils ne le demandent pas expressément. Ces cas sont très minoritaires donc ils n'ont pas mis en place de réflexions spécifiques sur la conformité au RGPD du traitement de ce type de données.

Un opérateur de transport indique toutefois qu'il reçoit de manière quasi systématique des demandes des courtiers en assurance pour obtenir les enregistrements des caméras embarquées des véhicules. L'opérateur indiquait aux courtiers que ce n'était pas possible en l'absence de base légale permettant de fonder cette transmission, mais les demandes continuent.

France Assureurs reviendra vers la CNIL pour confirmer ou compléter sa position.

5. Usages et remarques des autres acteurs

Un acteur indique qu'il propose actuellement deux services qui impliquent de filmer la voirie, réalisées par deux de ses entités et qui impliquent donc des mesures techniques différentes : dans un cas, les images sont analysées par l'acteur afin de fournir des rapports d'audit sur l'état de la voirie et dans l'autre les images, avec d'autres données telles que celles de géolocalisation, sont transmises à des partenaires qui souhaitent notamment améliorer des services de cartographie.

Pour le premier cas, des « *data scientists* » employés par l'acteur effectuent un floutage des personnes et des plaques d'immatriculation avant que les images soient analysées pour la production du rapport d'audit. Pour le second cas, le floutage est effectué immédiatement lorsque les images sont récupérées et versées sur les serveurs.

Il n'y a pas de floutage en temps réel pour le moment.

La captation est continue dans le premier cas, et uniquement mise en œuvre sur certains tronçons spécifiques dans le second cas (captation sur certaines portions du trajet, à la main de l'acteur).

Un autre acteur précise que, pour les services de cartographie (« *mapping* »), les acteurs ont également tendance à recourir au « *webscraping* » pour récupérer des images et améliorer leur service.