

# Club conformité « véhicule connecté et mobilité »

Compte rendu de l'atelier n°2  
« Finalités du traitement et bases légales »

*Atelier du 31 mai 2023*

# Définition de la donnée personnelle et de la donnée de géolocalisation

---

Les membres n'ont pas de réelles difficultés à identifier lorsqu'une donnée de géolocalisation <sup>1</sup> (longitude/latitude à un instant T ou en cumulé) est à caractère personnel. Leur questionnement porte plutôt **sur la qualification d'autres données prises isolément ou en lien avec d'autres données purement techniques notamment, le numéro d'identification du véhicule (en anglais « VIN » pour *Vehicle Identification Number*) et les identifiants techniques.**

## Le VIN

S'agissant de la donnée VIN qui est utilisée par de nombreux acteurs comme un identifiant récurrent, les membres ont débattu de la nature/qualification de cette donnée.

Les échanges ont mis en lumière que cette donnée n'est pas, dans tous les cas, une donnée personnelle (par exemple quand un véhicule est encore sur la chaîne de production ou quand il n'appartient pas à une personne physique). En revanche, lorsque que le VIN est combiné à d'autres données qui permettent de le rattacher à une personne physique, son caractère personnel est alors reconnu (par exemple, au moyen d'un certificat d'immatriculation sur lequel identité du détenteur du véhicule et le VIN figurent conjointement).

À cet égard, la CNIL a fait état des conclusions de l'avocat général dans l'affaire Gesamtverband Autoteile-Handel ([Cour de justice de l'Union européenne, 4 mai 2023, C-319/22](#)) et qui a trait notamment à la qualification de la donnée VIN. L'analyse qui y est menée constitue une parfaite synthèse des problématiques évoquées par les membres du club conformité.

Un acteur a mis en avant l'intérêt du VIN dans une approche centrée sur l'utilisateur qui conduirait à combiner le VIN à un compte utilisateur. Il s'agit de concevoir les systèmes/services proposés autour du VIN et de les associer à un compte (par exemple, dans le cas où l'utilisateur souhaite bénéficier de services connectés).

## Les autres identifiants techniques

Les débats ont également fait apparaître l'existence d'autres identifiants clé pour lesquels la qualification de donnée personnelle n'est pas évidente à déterminer par les acteurs concernés :

- L'identifiant de la batterie du véhicule (*battery identification number*) ou celui de la station de charge (*charging station*) installée sur un lieu physique. À noter que certains acteurs utilisent également le numéro de l'écran du véhicule qui est relié au VIN.
- L'adresse IP est également utilisée par certains acteurs avec, en général, des mesures de pseudonymisation et un chiffrement des données de communication de bout en bout.

Enfin, les membres du « club conformité » ont rappelé que **la problématique principale réside dans le fait de pouvoir rattacher les données à la personne concernée**, compte tenu du fait que le véhicule implique des utilisateurs multiples (conducteur, passager, titulaire du certificat d'immatriculation).

## Définition des objectifs (ou finalités)

---

S'agissant des objectifs qui nécessitent un traitement de données de géolocalisation, **que ce soit dans le cadre de la gestion d'une flotte commerciale ou dans celui d'un usage propriétaire du véhicule**, les acteurs ont évoqué :

- la lutte contre le vol ;
- la possibilité de retrouver l'emplacement du véhicule ou du scooter ;
- l'assistance et le dépannage des personnes ;

---

<sup>1</sup> La donnée de géolocalisation est souvent associée, dans les faits, à d'autres données (vitesse du véhicule, accélération, adresse, date, heure etc.).

- l'assistance au client en cas d'accident (détection des chutes, signalement à un proche ou à un prestataire) ;
- l'accès par l'utilisateur du service à son historique de déplacement ;
- la gestion des sinistres ;
- la sécurité routière (y compris l'identification de zones à risques ou la prévention des accidents) ;
- l'écoconduite ;
- l'optimisation des modèles ou l'amélioration de certains systèmes/services ;
- le partage de données à d'autres utilisateurs (position du véhicule à un instant T) ou à d'autres véhicules (V to X) ;
- l'homologation du véhicule (transmission à un organisme habilité dans un contexte de tests ou de pré-production) ;
- l'établissement de statistiques afin d'avoir des données en « masse » ;
- la lutte contre le terrorisme et le crime organisé ;
- la sauvegarde de la vie humaine.

S'agissant des objectifs qui nécessitent un traitement de données de géolocalisation **dans le cadre de la gestion d'une flotte commerciale**, les acteurs ont évoqué :

- la lutte contre la fraude ;
- la gestion de la flotte de véhicules (maintenance et performance du service) ;
- la gestion et l'exécution des contrats ;
- la facturation du service au client final ;
- le traitement des réclamations client ;
- le traitement des infractions au code de la route.

S'agissant des objectifs qui nécessitent un traitement de données de géolocalisation **dans le cadre de la gestion d'un usage propriétaire du véhicule**, les acteurs ont ajouté l'assistance au déplacement via un service numérique.

Par ailleurs, **plusieurs acteurs ont indiqué réutiliser les données de géolocalisation pour optimiser et améliorer les services** :

- un membre a précisé, par exemple, que les données personnelles sont initialement collectées pour des contrats de « *monitoring* de voiture » (qui permettent de détecter des demandes/échéances de maintenance ou des pannes minimales affectant le véhicule) puis anonymisées aux fins d'optimisation des modèles ;
- un autre membre a indiqué utiliser une base de données brutes anonymisées pour une finalité d'amélioration de ses services.

Enfin, un acteur met en avant le fait que le développement de la conduite autonome nécessite que les algorithmes mobilisés à cette fin puissent apprendre des véhicules connectés actuellement en circulation.

## Identification des bases légales mobilisables

S'agissant des différentes finalités du traitement des données de géolocalisation, les bases légales (au sens du RGPD) mobilisées par les acteurs sont les suivantes :

- **La lutte contre le vol** : [base légale du contrat](#).
- **Lutte contre la fraude**, certains acteurs mobilisent [l'intérêt légitime](#). À noter que, s'agissant de la lutte contre la fraude, certains membres relèvent que la position de la CNIL (rattachée à la lutte contre

le vol) et qui tend à ce que la collecte des données de géolocalisation soit déclenchée à partir du seul fait générateur (le vol) est parfois inadaptée dans les faits et souhaitent retravailler sur ce point.

- **L'assistance et le dépannage des personnes** : la majorité des acteurs mobilisent la base légale du contrat. L'intérêt légitime est parfois utilisé par certains acteurs.
- **L'assistance au client en cas d'accident** : les membres concernés se basent soit sur le consentement des personnes, soit sur le contrat. À noter que pour le dispositif « e-Call », les acteurs concernés font un usage de la donnée de géolocalisation, sur la base de l'obligation légale.
- **La possibilité de retrouver l'emplacement du véhicule** : les acteurs qui proposent cette option à leurs clients ont précisé opérer dans le cadre de l'exécution contractuelle.
- **L'accès par l'utilisateur du service à son historique de déplacement** : les acteurs qui proposent cette option à leurs clients ont précisé opérer dans le cadre de l'exécution contractuelle.
- **La gestion des sinistres** : pour cet objectif, la base légale du contrat est mise en avant par les acteurs concernés.
- **La sécurité routière (y compris l'identification de zones à risques ou la prévention des accidents)** : les membres concernés mobilisent le consentement des personnes lorsqu'ils traitent les données de géolocalisation pour cet objectif. Pour autant, est ce que l'intérêt légitime du responsable de traitement, ou encore la base légale du contrat, pourraient être envisagés en l'espèce ?
- **L'écoconduite** : les acteurs qui proposent cette option à leurs clients opèrent dans le cadre de l'exécution contractuelle.
- **L'optimisation des modèles ou l'amélioration de certains systèmes** : les membres concernés mettent le plus souvent en avant le consentement des personnes (du fait de l'application de l'article 82 de la loi Informatique et Libertés). L'intérêt légitime, comme base légale du traitement à visée d'amélioration de ses services, est cité par certains acteurs. Un acteur a précisé que la mobilisation de l'intérêt légitime doit s'accompagner de mesures complémentaires (anonymisation, transparence, information des personnes et exercice des droits).
- **La gestion de la flotte de véhicules** (maintenance et performance du service) : les acteurs mettent en avant la base légale de l'intérêt légitime.
- **La lutte contre la fraude** : les acteurs mettent en avant l'intérêt légitime comme base légale. Un acteur indique également se baser sur le respect d'une obligation légale, pour le traitement de la donnée de géolocalisation à cette fin.
- **La facturation du service au client final** : les membres concernés mettent en avant l'exécution contractuelle pour le traitement des données de géolocalisation à cette fin.
- **Le traitement des réclamations client** : les membres concernés mettent en avant l'exécution contractuelle pour le traitement des données de géolocalisation à cette fin.
- **Le traitement des infractions au code de la route** : un acteur indique se baser sur l'exécution contractuelle pour le traitement des données de géolocalisation à cette fin. Un acteur mobilise, quant à lui, l'obligation légale.
- **Assistance au déplacement via un service numérique** : la base légale de l'exécution contractuelle est mobilisée par les membres concernés.
- **La gestion et l'exécution des contrats** : les acteurs concernés mettent en avant l'exécution contractuelle.
- **La lutte contre le terrorisme et le crime organisé** avec pour base légale le code de procédure pénale.
- **La sauvegarde de la vie humaine** avec pour base légale le code de procédure pénale.