

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

Compte rendu du troisième atelier de travail
sur les caméras embarquées du 17
septembre 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 jusqu'au 5 décembre 2025 à l'adresse cvcm@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.

1 Tour de table sur l'information des personnes concernées

1.1 Usages des constructeurs

Un constructeur indique que l'information est faite :

- pour les propriétaires des véhicules, lors de la remise du véhicule (par différents moyens : dans le contrat avec l'indication des services, la documentation technique, la politique de confidentialité, l'interface embarquée et sur le site),
- pour les usagers de la route, par signalétique sur le véhicule (pictogramme / mentions) et la mise à disposition de documents publics (site internet, brochures commerciales ou techniques).

D'autres constructeurs indiquent que les modalités d'information dépendent des finalités poursuivies.

Un constructeur évoque des réflexions concernant l'utilisation d'un message sonore pour informer les personnes concernées de la captation dans le cadre de la finalité de surveillance du véhicule, à des fins de sûreté

Un autre constructeur indique qu'il faut distinguer deux cas :

- celui des véhicules de test, qui ont pour objectif de filmer la route en permanence afin d'avoir des enregistrements utilisés à des fins de recherche et développement (comme le fait par exemple un constructeur allemand en plaçant de étiquettes géantes sur ses véhicules) ;
- celui des véhicules commercialisés, puisque les caméras intégrées dans ces véhicules n'ont pas vocation à enregistrer en permanence des images mais uniquement à permettre le déclenchement de certains dispositifs d'aide à la conduite ou d'assurer la sûreté du véhicule.

Ce constructeur mentionne le considérant 58 du RGPD, relatif à l'information adressée au public, et s'interroge donc sur la possibilité de fournir l'information relative à l'utilisation des caméras embarquées sur un site public. Il souligne qu'il est en effet difficile d'informer les personnes pouvant être filmées sur la route, lorsque le véhicule est en mouvement. Il n'est notamment pas possible de faire clignoter les phares à chaque fois que la caméra embarquée s'active.

Ce constructeur considère que, en tout état de cause, appliquer les mêmes principes d'information qu'en matière de vidéoprotection serait anxiogène pour les personnes sur la route, alors que l'objectif poursuivi n'est pas un objectif de surveillance et qu'elles ne seront filmées que de manière incidente.

En ce qui concerne l'information par stickers, un constructeur souligne que cela est plutôt réservé à des messages officiels, ou liés aux forces de l'ordre. Il s'interroge également de l'emplacement pertinent.

Plusieurs constructeurs considèrent néanmoins que le recours à des stickers présente des limites importantes :

- d'une part, en termes d'image produit et de design des véhicules puisqu'ils modifient leur apparence si la taille et le nombre de stickers sont conséquents ;
- d'autre part, en terme d'acceptabilité par les utilisateurs des véhicules et par d'autres usagers de la route. Il y a également un risque élevé de retrait des stickers par les utilisateurs du véhicule, de disparition avec le temps ou lors d'opérations de maintenance, voire même de dégradation du véhicule par d'autres personnes à cause de la présence de tels stickers.

Pour limiter ces risques, un constructeur considère qu'il faudrait limiter la taille et le nombre de stickers et prévoir une installation à l'intérieur sur le vitrage, comme les stickers déjà existants dans certains pays (taxes, assurance, contrôle technique, etc).

Ce constructeur rappelle toutefois que ces stickers ne seraient pas suffisamment visibles par les personnes potentiellement concernées et que cette faible visibilité et accessibilité réduit considérablement leur utilité pratique. Il considère donc que ce moyen ne permet pas d'informer de manière satisfaisante les personnes susceptibles d'être filmées, notamment lorsque le véhicule est en mouvement, et que d'autres moyens d'information doivent donc être privilégiés pour répondre aux attentes du public concerné.

Un autre constructeur indique qu'il n'a prévu aucune modalité d'information des personnes extérieures au véhicule car aucune image ni donnée n'est conservée dans le cadre de l'utilisation des caméras du véhicule.

1.2 Usages des loueurs

Les loueurs souhaiteraient mettre en place un traitement leur 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.

Ce traitement n'étant pas mis en œuvre pour le moment, ils n'ont pas mis en place de modalités d'information ni de gestion des exercices de droit à ce stade.

1.3 Usages des transporteurs de passagers

Les modalités et le contenu de l'information envisagés par un acteur du transport public de passager sont similaires à celles qui sont déjà mises en place pour la vidéoprotection.

L'acteur évoque la mise en place de l'information sur :

- Des panneaux à l'extérieur des véhicules (porte d'entrée / avant)
- Des panneaux sur des espaces / stations à proximité ;
- Le site internet de la filiale concernée.

L'information est également délivrée au moment de l'achat des billets de transport.

Le recours à de stickers avec un QR/O-code n'est pas envisagé car il est difficile de les mettre en œuvre d'un point de vue opérationnel (risques d'erreurs d'identification ; difficultés à obtenir l'accord des autorités organisatrices de la mobilité pour apposer un sticker sur le pelliculage extérieur du matériel ; etc.).

Un autre acteur indique également que le contenu de l'information qu'il envisage est le même que celui de l'affiche normée pour la vidéoprotection, actée avec l'autorité organisatrice de mobilité. L'information de second niveau serait faite uniquement sur internet.

1.4 Usages des assureurs

France assureur indique que les assurés sont informés dans les documents contractuels et précontractuels d'assurance sur le traitement d'images issues de caméras embarquées dans l'hypothèse où ils en fourniraient à titre de preuve.

Pour les autres personnes, l'information est généralement effectuée à l'occasion de la gestion de sinistre, à partir du moment où il y a un contact avec les personnes impliquées dans le sinistre. L'information est toutefois difficile à mettre en œuvre lorsqu'il n'y a pas de contact avec la personne, par exemple si un témoin ou un passant

non impliqué dans le sinistre se retrouve sur des images : l'assureur est en effet dans l'impossibilité de les identifier.

1.5 Usages et remarques des autres acteurs

Un acteur indique que, en tant que distributeurs de véhicules/concessionnaires, ils doivent uniquement relayer les informations mises à disposition par les constructeurs : ils en informent leurs clients via des clauses dédiées sur les bons de commande et éventuelles en annexes. De plus, au moment de la livraison du véhicule, le distributeur aide le client à créer son compte personnel lié au véhicule pour accéder à l'ensemble des informations et à ses données.

Il précise qu'il a constaté une amélioration de la transparence de l'information suite à l'entrée en vigueur du règlement sur les données, mais plutôt en ce qui concerne les données techniques du véhicule.

Un autre acteur indique qu'il a apposé des QR codes sur les véhicules équipées de caméras embarquées, qui captent des images des voies à des fins lucratives. Pour certains véhicules, l'apposition d'un QR code n'est pas possible donc il informe les collectivités concernées pour qu'une information soit publiée dans chaque commune (par exemple dans le journal local).

Une fédération insiste néanmoins sur le manque important d'information des usagers.

2 Tour de table sur l'exercice des droits des personnes concernées

2.1 Usages des constructeurs

A date, aucun constructeur n'a reçu de demande portant spécifiquement sur les images des caméras.

Un constructeur indique qu'il n'identifie pas de difficulté particulière pour l'exercice des droits des personnes concernées, à part les problématiques habituelles (exercice des droits auprès des équipes opérationnelles et non du DPO par exemple).

Un autre constructeur indique que les personnes extérieures au véhicule n'ont pas vocation à exercer les droits prévus par le RGPD car aucune image ni donnée n'est conservée dans le cadre de l'utilisation des caméras du véhicule.

Un constructeur indique que la réidentification des personnes filmées, de manière incidente, est en réalité contre-productive et nécessiterait des moyens très lourds. Ce constructeur s'interroge sur la mobilisation de l'article 11 du RGPD : la mise en œuvre des droits prévues par le RGPD ne devrait pas conduire, selon lui, à imposer aux responsables de traitement des obligations contraires à la logique de minimisation, ni à collecter massivement des données additionnelles, ce qui serait en décalage avec la finalité initiale du traitement.

Il considère qu'il faut également tenir compte d'autres situations, parfois plus problématiques, où l'on peut être filmé sans le savoir (par exemple, se retrouvé dans un reportage à la télévision ou sur internet si on passe devant une caméra pendant un évènement spécifique). Il rappelle que le RGPD a vocation à protéger la vie privée, et considère que la vie privée n'est vraiment en jeu dans les cas d'usage de caméras embarquées envisagées, les risques étant très limités pour les caméras qui captent en continu la voie publique aux seules fins de déclenchement des fonctionnalités d'aide à la conduite et qui ne conservent aucune images, ou pour les cas où des séquences vidéos sont enregistrées mais accessibles à un nombre limité de personnes pour une finalité déterminée.

2.2 Usages des transporteurs de passagers

Un transporteur partage des difficultés déjà rencontrées concernant l'exercice des droits en matière de vidéoprotection et qui pourraient se présenter pour les caméras embarquées. Un autre acteur mentionne les problématiques suivantes : la difficulté à identifier le véhicule concerné ; la nécessité d'attendre la fin du service

d'un véhicule pour récupérer les images et de l'immobiliser (ce qui entraîne une diminution de l'offre de transport) ; la complexité de la gestion des images au regard des délais d'auto-écrasement des images, etc.

Plus généralement, les transporteurs indiquent que de nombreuses demandes d'accès ou de limitation sont faites dans le cadre de litige ou de recherche de preuves. Or ces demandes sont généralement imprécises et il est donc difficile de retrouver les séquences vidéo pertinentes. Il est donc nécessaire de demander des informations complémentaires

2.3 Usages et remarques des autres acteurs

Une fédération indique que l'exercice des droits pose des difficultés pour certains droits en particuliers :

- Concernant le droit d'accès : compte-tenu du floutage automatique, il sera techniquement limité aux situations où le demandeur est en mesure de fournir des éléments précis et vérifiables permettant de l'identifier (heure et lieu précis, notamment) ;
- Concernant le droit d'opposition : les mêmes problématiques se posent et, de surcroît, la conservation des images a généralement lieu pour des évènements qui rendent le droit inapplicable (par exemple parce que les données sont conservées pour une procédure contentieuse, à des fins d'exercice ou de défense de droits en justice).
- Concernant le droit de rectification : il est, par essence, inapplicables aux images.

Un acteur indique avoir reçu deux demandes d'exercice de droits en lien avec des caméras, fondées sur le droit d'accès mais qui visaient en réalité à identifier des tiers dans un contexte lié à une réclamation. Les images n'ont donc pas été transmises car elles étaient liées à des tiers. Il a été proposé de fournir un extrait flouté mais les demandeurs n'y ont pas donné suite.