

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

Compte rendu du quatrième atelier de travail
sur les caméras embarquées du 6 octobre
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 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**.

I. Discussions concernant les mesures de sécurité mises en place

Les **constructeurs** évoquent que les mesures de sécurité pour les données en transit ou au repos **dépendent des finalités poursuivies**. En effet, selon la finalité concernée, les données captées ne sont parfois pas en transit sur les serveurs du constructeur, ne sont pas stockées en local ou bien si elles le sont, demeurent à la seule disposition de l'utilisateur. Dans ce dernier cas, les constructeurs considèrent que le respect de la confidentialité des données pèse sur l'utilisateur qui a le seul contrôle des images et n'appelle sinon pas de mesures spécifiques : le stockage en local (en l'absence de transfert) réduisant en effet sensiblement le risque d'atteinte à la confidentialité tandis que l'absence totale de stockage (et de transfert) le réduit plus drastiquement.

Un constructeur précise cependant que l'intégration des caméras embarquées avec les divers composants du véhicule suppose des considérations de sécurité générales (sécurisation physique des composants notamment).

Un autre constructeur indique, qu'indépendamment des finalités poursuivies, il applique une **politique de sécurité des données personnelles globale** s'appliquant aussi aux données collectées par les caméras embarquées (notamment la gestion des habilitations, la journalisation des accès, etc.). Concernant les cas d'usages nécessitant un stockage et un transfert des données collectées par le véhicule, il évoque entre autres : une minimisation des données stockées (en réduisant temporellement au maximum les séquences vidéo remontées), la sécurisation des flux et du stockage par le biais de solutions à l'état de l'art et un effacement des données de la mémoire du véhicule dès lors que la transmission a eu lieu. Plus généralement, il détaille que les données sont amenées à être anonymisées lorsqu'elles doivent être consultées par un opérateur humain.

Les **opérateurs de transport**, bien que n'ayant pour certains que des cas d'usages prospectifs, évoquent une considération des mesures de sécurité similaires à celles déjà en place pour la vidéoprotection (gestion des accès et habilitations, ségrégation des réseaux, etc.).

Plusieurs des opérateurs précisent que l'accès aux dispositifs stockant des données ne serait possible que pour une personne habilitée et à la suite d'un événement justifiant l'extraction de ces dernières.

Enfin, un opérateur indique que des modalités supplémentaires pourraient être mises en place comme un enregistrement dans un format propriétaire qui rendrait impossible la consultation par un tiers mais aussi l'intégration de mécanismes de sécurisation avancé en cas de transmission du flux vidéo en direct (uniquement sur déclenchement manuel).

II. Tour de table sur les mesures d'anonymisation

L'anonymisation des données collectées demeure, pour une grande majorité des acteurs, une exploration ou une expérimentation à mener. Un opérateur de transport s'interroge notamment sur la distinction effective pour les séquences vidéo entre anonymisation et pseudonymisation, les mécanismes qui pourraient être considérés comme suffisants pour parvenir à l'une ou l'autre ainsi que la nécessité concrète d'anonymiser dans certains cas.

Les constructeurs expérimentent pour certains des solutions (développées par des tiers et par eux-mêmes) de floutage des visages des personnes et des plaques minéralogiques notamment. Ils indiquent que les performances de ces solutions sont satisfaisantes, mais précisent que les mécanismes de floutage ne peuvent être mis en place au sein même du véhicule pour des soucis de coûts et performances d'une part mais aussi car les images utilisées par les dispositifs d'aide à la conduite notamment ne sont pour l'instant pas entraînés à fonctionner sur des images pseudonymisées / anonymisées.

Un constructeur précise par ailleurs que les données collectées le sont après des événements déclencheurs spécifiques et uniquement dans le cadre de campagnes, limitées dans le temps et dans le nombre de véhicules concernés.