

# **Consultation publique sur le projet de recommandation relative à l'utilisation des données de localisation des véhicules connectés**

---

Synthèse des contributions et réponses de la CNIL

**30 juin 2026**

Le 25 mars 2025, la CNIL a lancé une consultation publique sur son projet de recommandation relative à l'utilisation des données de localisation des véhicules connectés afin de recueillir les difficultés d'interprétation suscitées par le texte. Les contributions ont alimenté les travaux de la CNIL en vue de la publication de la version définitive de la recommandation.

Cette synthèse présente les observations les plus importantes ainsi que les éléments de réponse que la CNIL a décidé de leur apporter.

## La synthèse en chiffres

---

Le projet de recommandation a reçu les contributions de **25 acteurs lors de la consultation publique** :

- des organismes à but lucratif (constructeurs automobiles, gestionnaires de flottes, opérateurs de transport, fournisseurs de services télématiques, opérateurs de système d'exploitation et fournisseurs de solutions numériques) ;
- Des organismes à but non lucratif (associations, organisation patronale).
- 1 particulier ;
- 2 acteurs publics.

Ces contributions ont permis à la CNIL :

- de vérifier le caractère opérationnel du projet de recommandation au regard des contraintes, notamment techniques, auxquelles les acteurs sont soumis ;
- de le faire évoluer afin de prendre en compte les préoccupations les plus fréquemment partagées par les contributeurs.

## Sur le cadre juridique applicable

---

### Sur l'exemption domestique

#### Synthèse des contributions

Un contributeur a demandé si les constructeurs qui mettent à disposition un produit ou service relevant de l'exemption domestique à destination des personnes physiques doivent respecter le RGPD en qualité de responsable du traitement ou sous-traitant dans le respect des principes de protection des données dès la conception et de protection des données par défaut.

#### Éléments de réponse de la CNIL

La recommandation précise déjà les cas dans lesquels les dispositions du RGPD s'appliquent ou non aux acteurs qui fournissent les moyens de traiter des données à caractère personnel pour de telles activités personnelles ou domestiques (voir point d'attention de la partie 3.1.A de la recommandation).

## Sur l'application de l'article 82 de la loi Informatique et Libertés aux véhicules connectés qui transpose l'article 5.3 de la directive 2002/58/CE (dite « ePrivacy »)

### Synthèse des contributions

Des contributeurs ont remis en question l'analyse de la CNIL sur l'exigence d'obtenir le consentement du locataire au titre de l'article 82 de la loi Informatique et Libertés considérant que :

- le locataire n'est pas un utilisateur ou un abonné car il n'utilise pas personnellement le boîtier télématique qui opère la collecte et n'accède à aucun service en ligne par son intermédiaire rappelant qu'il n'est pas partie au contrat conclu avec le fournisseur de services de communications électroniques publics . Ils considèrent que c'est la société de location qui s'abonne et utilise le réseau de communications public pour récupérer les données du véhicule à partir du boîtier télématique à des fins propres liées à la gestion de sa flotte de véhicules ;
- le boîtier télématique n'appartient pas à l'utilisateur et n'est pas sous son contrôle alors que, selon eux, le terminal doit être détenu ou contrôlé par l'utilisateur pour être soumis à ces exigences. Or, le locataire n'est pas propriétaire du véhicule.

### Éléments de réponse de la CNIL

La recommandation confirme l'application de l'article 82 de la loi Informatique et Libertés (voir la partie 3.1.B de la recommandation) :

- concernant la qualification du locataire comme utilisateur, l'article 82 de la loi Informatique et Libertés, ne conditionne pas la qualité d'utilisateur au fait celui-ci interagisse directement avec le terminal visé (voir les lignes directrices 02/2023 du CEPD concernant le cadre technique d'application de l'article 5.3 de la directive « ePrivacy »<sup>1</sup>, paragraphe 20) ;
- concernant la personne dont l'article 82 de la loi requiert le consentement, en présence d'un abonné (en l'espèce, le gestionnaire de flotte) et d'un utilisateur distinct (en l'espèce, le locataire du véhicule), c'est le consentement de l'utilisateur qui devra être recherché. Cette position permet, en outre, d'atteindre les objectifs fixés par la réglementation qui a pour objet de « protéger les droits fondamentaux des personnes physiques et en particulier le droit au respect de leur vie privée ».

---

<sup>1</sup> Lignes directrices 2/2023 sur le champ d'application technique de l'article 5, paragraphe 3, de la directive vie privée et communications électroniques. CEPD. Disponible ici : [https://www.edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-22023-technical-scope-art-53-eprivacy-directive\\_fr](https://www.edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-22023-technical-scope-art-53-eprivacy-directive_fr).

# Sur l'identification des personnes concernées

---

## Synthèse des contributions

Des contributeurs se sont interrogés sur les hypothèses dans lesquelles un véhicule serait utilisé par plusieurs personnes.

### **Sur la preuve de l'identité de la personne concernée par les traitements.**

Un contributeur a souligné que la preuve de la propriété du véhicule n'offre pas un degré de certitude suffisant pour être certain qu'il s'agisse de la personne concernée par les traitements puisque le véhicule est souvent utilisé par plusieurs personnes. Or, ce contributeur rappelle que les lignes directrices 01/2022 du CEPD relatives au droit d'accès des personnes concernées <sup>2</sup>, prévoient qu'un responsable de traitement doit mettre en œuvre des mesures d'identification et d'authentification suffisantes et appropriées pour être « certain » de l'identité de la personne qui demande l'accès, afin de minimiser le risque de divulgation non autorisée.

### **Sur la communication de l'ensemble des données générées par l'utilisation du véhicule au seul propriétaire du véhicule.**

Un contributeur a rappelé qu'en l'absence de mesures spécifiques d'identification, il est impossible pour le constructeur de savoir à qui attribuer les données générées par un véhicule et qu'en cas de demande d'accès, le constructeur devrait donc communiquer l'ensemble des données générées par le véhicule à la seule personne connue officiellement comme utilisatrice légitime du véhicule, à savoir le propriétaire, ou titulaire de la carte grise associée au véhicule. Il considère que le projet de recommandation pourrait même être compris comme imposant aux responsables du traitement de rejeter les demandes de toutes personnes avec lesquelles ils n'ont pas de relation, même si les demandes d'exercice de droit s'accompagnent, par exemple, d'une déclaration sur l'honneur du propriétaire du véhicule et de précisions concernant la période d'usage du véhicule. Or, cette situation est problématique car elle pourrait conduire à transmettre des données d'usage, révélatrices des déplacements du quotidien, à un conducteur auquel les données d'usage ne se rapportent pas.

Plusieurs contributeurs ont souligné qu'en pratique, une telle communication peut emporter des conséquences importantes pour la vie privée des personnes, notamment dans les cas de situations abusives.

### **Sur le fait que les choix du propriétaire du véhicule s'imposent à l'ensemble des autres conducteurs.**

Un contributeur a souligné que, en suivant l'interprétation présentée dans le projet de recommandation, le consentement du conducteur, requis au titre de l'article 82 de la loi « informatique et libertés », ne sera collecté qu'au moment de la vente du véhicule, sans que les autres personnes qui le conduisent en soient informées et aient la possibilité d'accepter ou de refuser l'accès aux données que génère leur utilisation du véhicule.

---

<sup>2</sup> Lignes directrices 01/2022 du CEPD sur les droits des personnes concernées - Droit d'accès. CEPD. Disponible ici : [https://www.edpb.europa.eu/system/files/2024%2004/edpb\\_guidelines\\_202201\\_data\\_subject\\_rights\\_access\\_v2\\_fr.pdf](https://www.edpb.europa.eu/system/files/2024%2004/edpb_guidelines_202201_data_subject_rights_access_v2_fr.pdf).

## **Sur le respect des principes du RGPD, même lorsque les personnes concernées ne sont pas identifiables.**

Un contributeur a considéré que l'absence de relation contractuelle avec le responsable du traitement ne devrait pas limiter ses obligations (notamment transparence, minimisation et droit à l'effacement) à l'égard des autres personnes concernées. Ce, d'autant plus que les véhicules sont très fréquemment partagés (au sein d'une famille, dans le cadre d'une flotte professionnelle, etc.). Par ailleurs, l'impossibilité d'identifier ces personnes ne devrait pas justifier une collecte ou une conservation excessive de données ni le refus de leur permettre d'accéder ou de supprimer leurs données.

### **Éléments de réponse de la CNIL**

#### **La CNIL recommande le recours à un système facultatif de profils**

La CNIL recommande désormais aux constructeurs le recours à un système facultatif de création et de connexion à un profil authentifié dans le véhicule afin de faciliter l'information, la gestion des choix sur les services connectés (notamment ceux soumis au consentement de l'utilisateur) et l'exercice des droits des différents conducteurs d'un même véhicule (voir partie 3.4 de la recommandation).

#### **Sur les recommandations relatives à la gestion de l'exercice des droits**

La recommandation a également été complétée pour apporter des précisions sur la gestion des exercices de droit par les différents conducteurs possibles, notamment du droit d'accès, dans un contexte « multi-utilisateurs » c'est-à-dire où plusieurs personnes sont susceptibles d'utiliser un même véhicule, que ce soit en présence de profils authentifiés ou non (voir partie 3.7.B de la recommandation).

## **Sur les bases légales mobilisables**

---

### **L'intérêt légitime (article 6.1.f du RGPD)**

#### **Synthèse des contributions**

Deux contributeurs ont considéré que la base légale de l'intérêt légitime était importante pour faciliter l'innovation et que la recommandation pourrait donc aller plus loin en reconnaissant l'intérêt légitime clair des acteurs à traiter des données de localisation pour les activités de recherche et développement de services et de produits améliorés (y compris pour améliorer la sécurité publique et la gestion du trafic), ainsi que pour la fourniture et la gestion de services commerciaux.

#### **Éléments de réponse de la CNIL**

Sans remettre en cause la légitimité des activités de recherche et développement, la CNIL rappelle que c'est souvent l'article 82 de la loi « informatique et libertés » qui exige un consentement de l'utilisateur dans certains cas.

La recommandation indique clairement que l'utilisation des données à des fins d'amélioration des produits et services est possible, soit sur la base du consentement de l'utilisateur (lorsque la finalité nécessite des données à caractère personnel), soit sur la base de l'intérêt légitime (ou d'une mission d'intérêt public) lorsqu'il s'agit d'anonymiser, de manière effective, des données collectées pour une autre finalité.

## L'exécution d'une mission d'intérêt public (article 6.1.e du RGPD)

### Synthèse des contributions

Un contributeur s'est interrogé sur l'articulation de la base légale d'exécution d'une mission d'intérêt public avec l'exigence du consentement au titre de l'article 82 de la loi « informatique et libertés » en ce qui concerne l'accès aux données de localisation des vélos loués pour vérifier les usages non conformes au règlement de ce service (comme, par exemple, le fait d'utiliser les vélos proposés en location dans une autre région que l'Île-de-France alors que le service est réservé aux franciliens).

### Éléments de réponse de la CNIL

Des modifications ont été apportées à la recommandation afin de préciser que la base légale du contrat peut fonder le traitement de données de localisation de vélos par une autorité organisatrice de la mobilité à des fins de vérification de l'absence de sortie du département ou de la région où le service de location est proposé par cette autorité (voir dans la partie 3.5.B de la recommandation).

# Sur les principes de minimisation et de limitation de la conservation des données de localisation

---

## Conservation des données en cas de contentieux

### Synthèse des contributions

Deux acteurs indiquent que les opérateurs sont fréquemment confrontés à des contestations postérieures d'usagers (litiges liés au forfait de post-stationnement, assurances, sinistres, demandes d'usagers, infractions contestées, etc.) et ont demandé d'intégrer la possibilité de conserver les données de géolocalisation dès lors que subsiste un risque de contentieux.

### Éléments de réponse de la CNIL

La recommandation mentionne déjà la possibilité de conserver les données de localisation lorsque le responsable du traitement identifie un risque contentieux, selon une analyse au cas par cas, dûment documentée (section « Appliquer les principes de minimisation et de limitation de la conservation des données dans la partie 5.4 de la recommandation). Il n'est toutefois pas permis de conserver l'ensemble des données des locataires de véhicules pour un cas hypothétique, tel que celui ou un contentieux surviendrait, conformément à la jurisprudence européenne<sup>3</sup>.

## Conservation limitée à la ou les dernières positions du véhicule

### Synthèse des contributions

Plusieurs acteurs ont remis en cause la limitation de la conservation à la dernière position du véhicule considérant que, dans certaines hypothèses, la conservation de l'historique apporte des avantages aux utilisateurs (par exemple, dans l'identification des lieux qu'ils fréquentent régulièrement et l'amélioration de la navigation et de la sécurité) ou une valeur ajoutée (prévention des sinistres, détection de fraudes, coaching de conduite, prédiction de pannes, etc.). Ils ont mentionné par ailleurs des finalités pour lesquelles une collecte continue et une conservation de plus de points de localisation sont nécessaires (prévention du vol, analyse prédictive dans le cadre du pilotage économique).

### Éléments de réponse de la CNIL

La recommandation indique qu'il est généralement suffisant de conserver uniquement la dernière position. Elle précise toutefois que le responsable du traitement pourra conserver plus de points de localisation s'il est en mesure d'en justifier de la nécessité au regard des finalités poursuivies (voir point 3.6.A de la recommandation).

---

<sup>3</sup> Voir, notamment, CJUE, grande chambre, 4 juillet 2023, Meta Platforms e.a., C-252/21. Disponible ici : <https://infocuria.curia.europa.eu/tabs/document?source=document&text=&docid=275125>.

Pour rappel, cette recommandation se fonde sur la décision du Conseil d'Etat du 6 décembre 2023<sup>4</sup>, qui a confirmé la sanction imposée par la CNIL à l'encontre d'une société<sup>5</sup>.

## Difficultés liées à la lutte contre les infractions pénales

### Synthèse des contributions

Un contributeur a souligné que limiter la conservation des données de localisation à la ou les dernières positions soulève des difficultés lorsque les forces de sécurité intérieure ont besoin de retracer le parcours d'un criminel ou lorsque le véhicule loué est utilisé pour un enlèvement de personne. Ce contributeur a proposé une conservation de l'historique des données de déplacement avec une suppression de ces données au jour de la restitution du véhicule au loueur.

Un autre contributeur a demandé que la CNIL réaffirme que les traitements réalisés à des fins de coopération avec les autorités publiques relèvent de l'obligation légale ou de l'intérêt légitime, qu'ils sont proportionnés dès lors qu'ils s'inscrivent dans une réponse à une réquisition formelle et qu'ils ne nécessitent pas de consentement des personnes concernées.

### Éléments de réponse de la CNIL

Sans remettre en cause l'importance des données dans la lutte contre la criminalité, la CNIL rappelle qu'un responsable du traitement ne peut pas collecter et conserver des données de localisation de manière préventive et systématique pour cette finalité de l'ensemble des conducteurs, sur la base de l'article 6.1. f) du RGPD.

Toutefois, la recommandation rappelle qu'en cas de réquisition judiciaire et dès lors qu'elles sont disponibles, les données de localisation doivent être transmises aux autorités judiciaires compétentes par les acteurs concernés (par exemple, le constructeur d'un véhicule). Par ailleurs, dans les hypothèses où le responsable du traitement souhaiterait signaler aux forces de l'ordre d'éventuels actes criminels dont il aurait eu connaissance à l'occasion de ses traitements, la transmission de données pourrait être légale. Une précision a été apportée à la recommandation concernant la transmission de données aux forces de l'ordre qui pourra généralement reposer sur une obligation légale, en cas de réquisition judiciaire, ou sur l'intérêt légitime (voir point d'attention dans la partie 3.6.B de la recommandation).

---

<sup>4</sup> Conseil d'État, 10ème - 9ème chambres réunies, 06/12/2023, 467368, Inédit au recueil Lebon. Disponible ici : <https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000048527626>.

<sup>5</sup> Délibération SAN-2022-015 du 7 juillet 2022. Disponible ici : [https://www.legifrance.gouv.fr/cnil/id/CNILTEXT000046070924?init=true&page=1&query=%2A&searchField=ALL&tab\\_selection=cnil](https://www.legifrance.gouv.fr/cnil/id/CNILTEXT000046070924?init=true&page=1&query=%2A&searchField=ALL&tab_selection=cnil).

# Sur les mesures de protection des données dès la conception et par défaut

---

## Déconnexion à distance des comptes et appareils connectés au véhicule

### Synthèse des contributions

Un contributeur a demandé de :

- recommander que tous les véhicules permettant une autorisation des comptes à distance, permettent également de retirer cette autorisation depuis le véhicule (exclusion d'appareils connectés au véhicule depuis le véhicule lui-même) ;
- clarifier le fait que ne pas révoquer les accès à un véhicule lorsqu'il change de propriétaire ou d'utilisateur constitue un traitement non autorisé de données ;
- insister sur le fait que le contrôle technique sur les comptes / appareils autorisés ne doit pas dépendre de la coopération de la personne à qui appartient le compte / l'appareil ou du statut de propriétaire puisqu'il ne s'agit pas toujours de l'utilisateur effectif du véhicule (notamment dans les situations de violences domestiques) ;
- reconnaître que de tels protocoles restent compatibles avec des mesures de lutte contre le vol, puisque la connexion d'un compte ou appareil au véhicule n'affecte pas la possibilité pour le constructeur de collecter des données qui pourront être transmises aux forces de l'ordre en cas de vol.

### Éléments de réponse de la CNIL

La CNIL recommande désormais, lorsqu'il est possible de connecter le véhicule à un compte personnel à distance, qu'il soit également possible de déconnecter celui-ci à distance (voir partie 3.8.D de la recommandation).

## Sur la base légale du traitement à des fins de lutte contre le vol dans le contexte de la location de véhicules

---

### Synthèse des contributions

De manière générale, les contributeurs remettent en cause la nécessité de collecter un consentement pour cette finalité considérant que la base légale de l'intérêt légitime semble la plus pertinente pour les traitements liés à la lutte contre le vol.

Un contributeur appelle la CNIL à intégrer dans sa recommandation la notion d'abus de confiance, au sens de l'article 314-1 du code pénal.

Dans ce cadre, ce contributeur considère que l'accès aux données de localisation du véhicule est nécessaire à l'exécution du contrat de location, pour éviter la perte d'actifs (nécessité opérationnelle pour le loueur) et garantir la disponibilité du service d'intérêt général qu'est l'autopartage.

### Éléments de réponse de la CNIL

La CNIL a fait évoluer sa position. Elle considère désormais que (voir point 5.1 de la recommandation) :

- le consentement, au sens de l'article 82 de la loi Informatique et Libertés, n'est pas nécessaire pour collecter les données de localisation pour prévenir un abus de confiance, lorsque la non-restitution du véhicule affecterait la disponibilité du service de location ;
- en cas de vol du véhicule par un tiers, ce même dispositif de localisation pourra continuer à être utilisé pour faciliter la recherche du véhicule. En effet, une fois le véhicule volé, le recueil de la localisation du véhicule ne peut pas être regardé comme une opération de lecture du terminal **de l'utilisateur du véhicule**, au sens de l'article 82 de la loi Informatique et Libertés, dès lors que les données se rapportent à un tiers, qui a volé le véhicule, et qui n'est pas l'utilisateur légitime et connu du véhicule.

Elle s'écarte ainsi des deux interprétations proposées initialement pour clarifier l'application de la directive ePrivacy, qui ne tenaient pas compte de l'objectif de prévention des abus de confiance.

## Sur l'usage de la localisation à des fins de gestion de flotte par les loueurs de véhicules : le sort des données stockées sur le tableau de bord du véhicule

---

### Synthèse des contributions

Un contributeur s'est interrogé sur la responsabilité du sort des données conservées dans le système d'info-divertissement, dans un compte créé par un client, à l'issue d'une location.

Un autre contributeur a souligné que la recommandation n'évoque pas la remise à zéro des véhicules de location ainsi que l'absence de procédure pour le gestionnaire de flotte concernant la purge des données collectées dans le système d'info-divertissement et issues de passagers non mentionnés au contrat de location.

Un contributeur a demandé à la CNIL de rappeler qu'il est de la responsabilité des gestionnaires de flotte d'intégrer un processus de suppression des données des véhicules qui leur sont retournés, avant de les mettre à disposition de nouvelles personnes. Il précise qu'il n'est pas possible de limiter une telle obligation contractuellement ou de l'exclure en faisant reposer la charge de supprimer les données sur le client final.

### Éléments de réponse de la CNIL

Dès lors que le gestionnaire de flotte n'influe pas sur les finalités et les moyens du traitement des données issues des utilisateurs du véhicule ou générées par les dispositifs utilisés et qu'il n'entend pas les réutiliser, il semble difficile de le considérer comme responsable du traitement.

La recommandation émet toutefois, plusieurs bonnes pratiques, à l'attention des gestionnaires de flotte (section « Garantir l'information et l'exercice des droits des personnes concernées » dans la partie 5.4 de la recommandation) : mesures d'information visant à alerter les utilisateurs des risques sur leur vie privée en l'absence d'effacement de ces données par leur soin, réflexes à acquérir afin d'éviter d'exposer celle-ci à des tiers. Par ailleurs, lorsque cela est possible (par exemple, lorsqu'un véhicule est restitué en agence), les gestionnaires de flottes sont invités à sensibiliser leurs salariés afin que ceux-ci incitent la clientèle à supprimer les données en question ou encore, participent à cette suppression.

# Sur les recommandations relatives aux aspects techniques des traitements de données à caractère personnel

---

## Sur les mesures de protection des données dès la conception et par défaut

### Synthèse des contributions

Un contributeur a considéré que la recommandation ne devrait pas affirmer que la pseudonymisation n'est pas considérée comme un moyen suffisant d'assurer la protection des personnes.

### Éléments de réponse de la CNIL

La CNIL a modifié la recommandation pour clarifier le fait que la pseudonymisation, bien qu'étant une bonne mesure, ne suffisait pas, à elle seule, à assurer la sécurité des données à caractère personnel (voir partie 4.1.A de la recommandation).

## Sur l'anonymisation des données de localisation

### Synthèse des contributions

Un contributeur avait fait part d'un certain nombre de suggestions visant à enrichir la fiche sur les méthodes pour anonymiser les données et mesurer l'effectivité de celle-ci.

Il suggère en outre d'encourager l'usage de technologies d'anonymisation avancées en recommandant la synthèse de données géolocalisées comme alternative à la pseudonymisation. Il invite également la CNIL à valoriser le rôle d'un tiers de confiance technologique pour accompagner les producteurs de données dans le paramétrage et l'optimisation de leurs solutions d'anonymisation.

### Éléments de réponse de la CNIL

La CNIL a pris en compte plusieurs observations dans sa recommandation :

- un ajout du rappel sur la compatibilité entre anonymisation et la finalité première de la collecte de données (voir partie 5.3.B de la recommandation) ;
- une reformulation des mentions sur les données « non structurées » pour éviter les interprétations multiples : la donnée de localisation sera effectivement structurée, au sens d'un format et d'un encodage standardisé. Néanmoins, le jeu de données que composeront plusieurs données de localisation ne sera pas, lui, nécessairement structuré (voir partie 4.1.C de la recommandation).