

Droits et devoirs



Alain Bensoussan

Voitures connectées et protection des données

Aujourd'hui hyper connectés, les véhicules de nouvelle génération soulèvent d'importantes questions en matière de protection des données, auxquelles répond le Comité Européen de la Protection des Données dans ses récentes lignes directrices.

Connectivité embarquée et big data

Si l'automobile reste un moyen de transport - et de loin le préféré des Français -, elle est aussi devenue un centre massif de collecte et de stockage de données grâce à la connectivité à bord.

Les capteurs et équipements embarqués connectés vont collecter et enregistrer, entre autres, les performances du moteur, les habitudes de conduite, les lieux visités, voire même les mouvements oculaires du conducteur ou toutes autres données biométriques d'authentification ou d'identification.

Le nombre toujours croissant de capteurs déployés fait peser un risque élevé de collecte excessive de données, lesquelles sont encadrées par le Règlement général sur la protection des données personnelles (RGPD)⁽¹⁾ et la directive ePrivacy⁽²⁾.

Cette dernière établit une norme spécifique pour tous les acteurs qui souhaitent stocker ou accéder aux informations stockées dans l'équipement terminal d'un abonné ou d'un utilisateur dans l'Espace économique européen.

Mais la mise en circulation de véhicules connectés engendre l'émergence d'autres défis juridiques tels ceux liés au respect de la vie privée, à la sécurité et à la réutilisation des informations récoltées.

La directive européenne pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI)⁽³⁾ y attache une grande importance. Lorsqu'un service d'informations s'appuie sur la collecte de données, «y compris de localisation géographique», la directive impose aux Etats membres :

- d'informer les utilisateurs finaux «des modalités de cette collecte et d'un éventuel traçage, ainsi que des durées de conservation de telles données» ;
- de mettre en place des «dispositions techniques appropriées (notamment de protection de la vie privée par conception et de protection intrinsèque des données)»
- de garantir «la pseudonymisation⁽⁴⁾ des données reçues de la part d'utilisateurs finaux».

Les nouvelles lignes directrices du CEPD

Pour faciliter la mise en conformité des traitements de données au RGPD, les professionnels avaient déjà à leur disposition depuis 2017 les lignes directrices du pack de conformité de la Cnil «véhicules connectés et données personnelles»⁽⁵⁾. Les responsables de traitement ont un nouveau référentiel sectoriel : les lignes directrices adoptées en mars 2021⁽⁶⁾ par le Comité européen de la protection des données (CEPD)⁽⁷⁾.

Par responsable de traitement, il faut entendre les constructeurs de véhicules connectés, équipementiers automobiles et fournisseurs et, de manière générale, toute entité sous-traitante amenée à traiter des données pour le compte du responsable de traitement.

S'agissant plus particulièrement de la sous-traitance, rappelons que le RGPD soumet la relation «responsable de traitement / sous-traitant» à un certain nombre d'obligations matérialisées par des engagements contractuels. Ces derniers devront par ailleurs tenir compte de la jurisprudence post «Privacy Shield»⁽⁸⁾ pour les sociétés américaines, s'agissant du transferts de données personnelles vers des pays tiers à l'Union européenne.

Le CEPD rappelle que les traitements de données générées par les véhicules doivent être conformes au RGPD quant à leur finalité et leur nécessité, au recueil du consentement des personnes (conducteur ou passagers). Ils doivent également intégrer les principes de minimisation des données, de protection dès la conception (*privacy by design*) et de protection par défaut⁽⁹⁾.

En matière de technologies Wi-Fi embarquées, il formule certaines mises en garde face à la prolifération des interfaces de connexion Internet via Wi-Fi. Ces dernières représentent des risques plus importants pour la vie privée. En effet, à travers leurs véhicules, les utilisateurs diffusent en continu et peuvent donc être identifiés et suivis. Des options de désactivation faciles à utiliser doivent donc être mises en place par les constructeurs de véhicules et d'équipements.

De même, le CEPD rappelle que lorsqu'une connectivité Wi-Fi est proposée en tant que service par

un chauffeur de taxi pour ses clients, ce dernier peut être considéré comme un fournisseur d'accès Internet (FAI). Si tel est le cas, il est soumis à des obligations spécifiques concernant le traitement des données personnelles de ses clients.

Enfin, les lignes directrices contiennent des cas pratiques de traitement de données qui correspondent à des scénarios susceptibles d'être rencontrés par les acteurs du secteur et qui méritent une attention particulière ; par exemple, le traitement de données qui nécessite une puissance de calcul qui ne peut être mobilisée localement dans le véhicule ou encore l'envoi de données à un tiers pour effectuer une analyse plus approfondie ou fournir d'autres fonctionnalités à distance.

Bien que dépourvues de valeur contraignante, les lignes directrices offrent un éclairage utile aux acteurs impliqués dans le secteur de la voiture connectée en Europe.

► **Alain Bensoussan**

-
- (1) Règlement (UE) 2016/679 du 27/04/2016 applicable depuis le 25 mai 2018.
 - (2) Directive 2002/58 / CE telle que révisée par la directive 2009/136/ CE.
 - (3) Directive 2010/40/UE du 07 07 2010 complétée par le Règlement UE 2017/1926 du 31 mai 2017.
 - (4) Technique permettant de masquer temporairement le caractère identifiant d'une donnée, cf. RGPD, art. 4 al. 5.
 - (5) Cnil, 17 octobre 2017. www.cnil.fr
 - (6) Lignes directrices 1/2020 du 09 03 2021 sur le traitement de données personnelles dans le contexte des véhicules connectés et des applications relatives à la mobilité (disponibles en anglais seulement).
 - (7) Depuis mai 2018, le G29, groupe des Cnil européennes est devenu le Comité européen de la protection des données (CEPD).
 - (8) CJUE affaire C-311/18 du 16 07 2020, dit « Schrems II ».
 - (9) Voir A. Bensoussan, « Informatique et libertés », éditions Francis Lefebvre, 3e éd. 2019.