

Club conformité « véhicule connecté et mobilité »

Compte rendu de l'atelier n°3
« La qualification des acteurs dans la
chaîne de traitement des données »

Atelier du 4 juillet 2023

Sur l'articulation avec la directive « ePrivacy » et les modalités de recueil du consentement et personnes concernées

Les thèmes présentés dans cette partie de l'atelier n°3 devaient initialement être débattus lors de [l'atelier n°2 « finalités du traitement et bases légales » du 31 mai 2023](#).

Sur la notion de réseau ouvert au public / réseau de communications électroniques

Plusieurs acteurs ont débattu **de la notion de réseau ouvert au public / réseau de communications électroniques**. Les services de la CNIL ont indiqué que :

- dans les lignes directrices actuellement en cours de rédaction au CEPD (sur le périmètre de l'article 5.3 de la directive « ePrivacy »), des précisions seront apportées sur cette notion ;
- à ce jour, nous pouvons considérer que **sa définition doit être entendue de façon large** : il peut s'agir d'un réseau géré ou non par un opérateur ou un groupe d'opérateurs, qui peut viser la communication entre des véhicules et un serveur distant, ou encore des communications « *ad hoc* » entre uniquement deux véhicules, si le protocole de communications peut autoriser l'ajout de pairs supplémentaires ;
- l'authentification d'une personne n'est pas un critère d'exclusion.

Sur l'identification de la personne concernée par le traitement de données

La difficulté d'identifier la personne concernée par les données (conducteur, passager, titulaire d'un contrat, etc.) a été également évoquée par de nombreux acteurs, notamment quand son consentement doit être recherché au regard des dispositions de l'article 82 de la loi Informatique et Libertés.

Plus spécifiquement :

- Certains acteurs proposant des prestations connectées s'interrogent sur le fait de devoir demander le consentement des autres conducteurs (étant entendu que ce service est lié au véhicule et non, à la personne).
- D'autres acteurs se sont interrogés sur la possibilité de recueillir le consentement RGPD et « ePrivacy » par le biais d'une seule et même case à cocher (est-ce suffisant ?).
- Un acteur a présenté les modes de réglage « vie privée », disponibles au sein des véhicules qu'il commercialise actuellement (le client ayant préalablement souscrit un contrat relatif à des services numériques).
- Plusieurs acteurs ont mis en avant la pratique qui consiste à établir **des profils d'utilisateurs du véhicule** : chaque profil peut ainsi définir ses réglages et les services demandés (notion de services propriétaires connectés). Pour certains acteurs, la technologie « Bluetooth » permet également d'associer les choix opérés à l'utilisateur à un instant T (cependant, avec cette option, un acteur évoque la possibilité que ce soit le « Bluetooth » d'un passager qui soit reconnu par le véhicule). En outre, un acteur fait état des difficultés qu'il rencontre au sujet de l'authentification forte des personnes, laquelle apparaît extrêmement complexe à mettre en œuvre dans les faits.
- Un acteur développe **le concept de « propriétaire connecté »** : l'idée est que la personne qui achète le véhicule a un rôle précis à jouer et que les responsabilités doivent être définies au regard de ce rôle (par exemple, la maintenance du véhicule est du ressort de son propriétaire, dès lors l'intervention d'un tiers, tel un passager, qui conduirait à couper le flux de données associé à cette finalité est-elle légitime ?).
- Un autre acteur expose son modèle de collecte des données conçu autour de l'utilisateur du véhicule (concept de « *user centric* ») :

- elle nécessite que tout utilisateur souhaitant bénéficier de services connectés doive s'appairer pour pouvoir accepter un contrat de services connectés (la signature du contrat est ici enregistrée dans le véhicule et déportée sur les serveurs de l'acteur en question).
- l'utilisateur principal doit ainsi créer son compte auprès du constructeur (= s'enregistrer) et il lui est également possible de transférer son utilisation à un proche (par exemple, son conjoint) ou encore, d'attribuer des droits à des utilisateurs secondaires.
- si un utilisateur ne veut pas utiliser les services connectés et adhérer au contrat prévu, il se retrouve en profil « invité » non connecté. Cet acteur précise travailler sur un mode « vie privée » granulaire au sein du véhicule (notamment, un consentement donné par finalité).
- Un acteur opérant dans la location de véhicule indique :
 - que la rotation rapide des véhicules loués conjuguée au fait que ceux-ci sont multi marques au sein d'un parc (induisant des dispositifs variés de collecte au sein des véhicules) complexifie la collecte du consentement.
 - que certaines finalités sont difficilement compatibles avec la collecte d'un consentement « ePrivacy » (par exemple, la maintenance de la flotte) et fait état des difficultés pour diffuser l'information/savoir comment accéder aux informations et les restituer au client final.
 - s'agissant des personnes concernées, cet acteur précise qu'il y a en premier lieu, le conducteur principal et le cas échéant, un conducteur secondaire avec impossibilité toutefois de distinguer entre ces deux statuts s'agissant des données collectées à un instant T. En tout état de cause, le contrat de connectivité est signé avec le seul constructeur (il y a parfois des contrats mixtes avec certaines données qui remontent vers les constructeurs et d'autres vers le loueur et ce, au moyen de flux bien distincts).
 - s'agissant de la location de véhicules dans un contexte de longue durée (24 mois), cet acteur rappelle les modèles d'affaires possibles (B to B et B to C) :
 - **Pour le B to C**, les acteurs sont tributaires du standard mis en place par le constructeur en matière de transmission des données.
 - **Pour le B to B**, il leur arrive d'installer et/ou de fournir, à la demande de leurs clients, des boîtiers de géolocalisation ou à un accès aux données de géolocalisation (dans ce cas de figure, ils estiment avoir le statut de responsable du traitement pour certaines finalités qui leur sont propres au même titre que les clients demandeurs pour d'autres finalités). Enfin, ils utilisent également des API dédiés aux relations entre professionnels dont ils définissent les données ainsi que la temporalité de la remontée de ces dernières.
- Les acteurs du secteur de l'assurance précisent que l'usage de la donnée de géolocalisation en lien avec le véhicule connecté est aujourd'hui inexistant et que les services connectés qu'ils proposent (assistance, prévention, PAYD) ne font pas intervenir le véhicule connecté en tant que tel. Dans le contexte de l'assurance, ils rappellent que la base légale est a priori celle du contrat. S'agissant du futur règlement ePrivacy, ils font part de leur préoccupation quant à la rédaction de l'article 8 qui semble signifier que toute utilisation secondaire de la donnée ne peut être qu'anonymisée (donc pas de réutilisation possible).
- Un acteur du covoiturage, activité en partie subventionnée par des acteurs publics, indique utiliser la géolocalisation pour vérifier si le trajet a bien été effectué (finalité de lutte contre la fraude) avec recueil du consentement des personnes via l'API du service (au moment de la création de profils). A noter que seule la géolocalisation issue du téléphone de l'utilisateur est traitée par cet acteur et non celle issue du véhicule. Celle-ci n'est d'ailleurs pas transmise aux acteurs (collectivités territoriales, etc.) subventionnant le trajet covoituré (la subvention étant ici directement versée à l'utilisateur par l'acteur de covoiturage). La question de la base légale de la lutte contre la fraude ainsi que le degré de précision de la géolocalisation (du portable) et la fréquence de sa collecte constituent des points d'attention pour cet acteur.
- Un autre acteur rappelle que, selon son analyse, la base légale de l'intérêt légitime n'est pas mobilisable lorsque « ePrivacy » a vocation à s'appliquer. Il s'interroge tout particulièrement sur l'articulation entre le RGPD et « ePrivacy » en cas d'utilisation ultérieure de données et souhaite que l'outil à construire puisse préciser des éléments de design pour le consentement et la transparence.

- Plusieurs acteurs ont fait état de la géolocalisation de leurs salariés pour diverses finalités (dépannage, compréhension des déplacements, suivi des livreurs, etc.) ou encore, de la nécessité de pouvoir géolocaliser des flux de marchandises dont le contenu présente une dangerosité pour l'environnement et les citoyens.
- Un autre acteur a précisé que la géolocalisation lui est utile dans le cadre de la livraison de colis ou pour l'amélioration des services qu'il propose et, s'agissant de la flotte de véhicules électriques, qu'il y a un besoin de savoir où se situent ses véhicules (parcours/autonomie et identification des bornes de recharge).
- Un acteur évoque les interactions avec les OS mobiles, s'agissant notamment du consentement des personnes et des contraintes posées par les règles de ces acteurs.
- Enfin, un autre acteur met en avant les difficultés spécifiques aux petits écrans sur les scooters et motos qui peut poser des difficultés pratiques (lisibilité du consentement, preuve du consentement, information des personnes, etc.).

Sur la qualification juridique des acteurs

Un acteur recense 5 cas de figure possible :

- 1^{er} cas : service connecté restitué sur l'écran du véhicule, par exemple la navigation collectée ;
- 2^e cas : service connecté piloté par une application, par exemple la commande ouverture/fermeture du véhicule à distance ;
- 3^e cas : fourniture de données du véhicule à une tierce partie ;
- 4^e cas : utilisation d'une application dans un appareil/dispositif électronique (par exemple, pour l'assistance au déplacement). Dans ce cas présent, le constructeur n'est pas concerné ;
- 5^e cas : mise à disposition des données à des tiers (agrégateurs de données, administration, autorités etc.).

S'agissant des services connectés

Un acteur, précise que, **quand les données sont collectées à la demande de tiers**, il active alors leur remontée et les mets à disposition de ces derniers au moyen d'API. Il appartient ensuite au tiers de venir les récupérer via le dispositif mis à disposition par le constructeur. Dans cette situation, quel est le statut du constructeur ? Le constructeur penche en faveur du statut de sous-traitant (il remonte à la demande les données, via une solution qu'il fournit, le tout étant encadré par un contrat entre les parties).

S'agissant de **la navigation connectée intégrée au véhicule** (système de navigation embarqué) : le client souscrit directement auprès du constructeur cette assistance à la navigation car le dispositif est intégré au véhicule. Un membre souhaiterait **que la qualification des statuts des parties en présence soit clarifiée dans ce cas de figure**.

À cet égard, un membre qui fournit une application de navigation GPS (mais non embarquée au sein du véhicule) explique qu'il se considère systématiquement comme responsable du traitement car il est notamment, concepteur de la solution électronique et que les données GPS transitent par son dispositif (le client ayant préalablement souscrit au service en question auprès de lui).

Un autre acteur, constructeur, évoque la situation dite de « *cross patch* » (équivalent de la marque blanche) : il s'agit pour un constructeur de mettre une flotte de véhicules clé en main à la disposition d'un gestionnaire de flotte qui aura ensuite la main sur les véhicules concernés. Dans ce cas de figure, le constructeur se considère comme sous-traitant et qualifie le gestionnaire de flotte de responsable du traitement. S'agissant de l'accès aux données par les acteurs qui en font la demande, ce même constructeur pointe la difficulté d'avoir la preuve du consentement des personnes concernées.

Un autre acteur, constructeur, évoque le cas du « eCall » privé qu'il prend soin de distinguer du eCall 112 (pour lequel, le centre de réception des appels d'urgence est responsable du traitement). Cet « eCall » privé est un service contractualisé par le constructeur (c'est-à-dire un contrat signé auprès du constructeur par le client final). Lorsque le client appelle le numéro dédié, la société réceptrice de l'appel va réorienter l'appel en fonction de la nature de l'incident (par exemple, une mise en relation avec le 112 ou un renvoi vers autre service). Dans ce contexte, cet acteur, qui précise n'avoir jamais accès aux données collectées dans ce cadre, s'interroge sur son statut au regard notamment de son rôle central à l'occasion de la souscription du service par le client (c'est en

effet, le constructeur qui propose le contrat à ce dernier) : est-il pour autant responsable du traitement ? Quid également du statut de la société réceptionnant l'appel ?

S'agissant du partage de données au sein d'un groupe

Il a été souligné que la qualification du statut doit aussi s'envisager au regard du groupe car il y a nécessairement des échanges/partages de données entre les différentes entités qui le composent (ce point étant confirmé par d'autres membres).

Un acteur a relevé que la multiplicité d'acteurs au sein d'un même groupe complexifie la qualification, notamment pour les finalités à visée commerciale, le développement des produits et services ou encore, la maintenance. Il a précisé que :

- dans le cas de la mise à disposition de services numériques, il opte pour le statut de responsable conjoint du traitement avec le client gestionnaire de flotte.
- pour les traitements liés à la gestion de la mobilité, il se considère comme sous-traitant et les gestionnaires de flottes ont le statut de responsable du traitement.

S'agissant de la responsabilité des loueurs sur les données stockées dans les systèmes d'info-divertissement des véhicules

Plusieurs acteurs ont mis en avant :

- que le fait qu'un client décide de connecter son téléphone à divers dispositifs ou logiciels présents dans le véhicule, relève de sa seule décision ;
- qu'il n'existe pas de solution standardisée pour assurer la suppression automatisée du tableau de bord et que cette suppression relève de la responsabilité du client final ;
- qu'il arrive à certains acteurs d'agir en mode réactif : par exemple, lorsque le locataire actuel du véhicule constate que le précédent locataire n'a pas effacé ses données), le loueur peut procéder à l'effacement des données en question, lorsque la fonctionnalité est disponible ou accessible ;
- qu'il existe des situations où un client a procédé à un enrôlement du véhicule (souvent au moyen du VIN) dans une application et que le loueur peut être dans l'obligation de programmer une intervention humaine (nécessitant souvent de solliciter le constructeur) pour procéder à la suppression de l'enrôlement subsistant.

Un membre a souligné que la suppression des données est plus aisée pour la location longue durée. Un acteur a précisé qu'il est possible de faire « le nettoyage » à distance, si on dispose des « bonnes API », ou si on est sur des fonctions embarquées sous réserve que celles-ci aient été développées par le constructeur

Autres situations

Un acteur dans le secteur de la réparation et de la maintenance des véhicules, précise être responsable du traitement des données qu'il collecte pour ces finalités (réparation, maintenance) au sein des véhicules connectés, depuis la prise OBD. Il précise traiter également des données issues de différentes sources et notamment les « *data market places* » (données uniquement agrégées avec la question de la collecte du consentement des personnes concernés par ces plateformes qui assurent avoir recueilli valablement ce dernier), les constructeurs automobiles, les concessionnaires et les véhicules de ses clients (via les boîtiers embarqués et les prises OBD).

Pour le secteur de l'assurance, il ne semble pas y avoir de réelle difficulté sur cette question. S'agissant de l'assistance aux personnes, la société qui délivre cette assistance a le statut de responsable du traitement.

Un acteur dans le secteur de la location de véhicule explique qu'en général, il est responsable du traitement pour le traitement des données de géolocalisation pour ses finalités propres (par exemple, la gestion de flotte ou, en cas de vol d'un véhicule) et que le constructeur, avec lequel il ne partage pas ces données, a le statut de sous-traitant. Il fait état également de finalités résiduelles pour lesquelles les constructeurs agissent en qualité de responsables de traitement mis en œuvre à des fins d'amélioration des performances et services sur la base de données anonymisées à court terme.

Un acteur dans le secteur du covoiturage, entend clarifier son statut dans les situations d'échange de données de géolocalisation (relatives à ses clients finaux) avec les autorités organisatrices de la mobilité qui

subventionnent les trajets covoiturés ou encore, avec les entreprises privées subventionnant les trajets de salariés.

Un acteur cite l'exemple d'un service de cycles en libre-service (location) : les cycles sont connectés et l'acteur utilise les données de géolocalisation des vélos pour diverses finalités (lutte contre le vol, la fraude, le mésusage, meilleure compréhension de l'utilisation du service par les abonnés) et a opté, dans ce contexte, pour le statut de responsable du traitement. Il a été précisé que les données de géolocalisation sont anonymisées lors de l'usage du cycle (par exemple pour analyser les déplacements effectués), mais ré-identifiables (croisement de données) en cas de mésusage ou pour récupérer le vélo.

Un membre constructeur opérant exclusivement en B to B a mentionné que, de façon générale, lorsqu'il fournit des services à ses clients (gestionnaires de flotte, par exemple) il agit en tant que sous-traitant. En revanche, lorsqu'il traite les données pour son propre compte, il agit en tant que responsable du traitement. Evoquant le droit d'accès, cet acteur précise qu'il est géré directement par le gestionnaire de flotte.