

LA GEOLOCALISATION

La CNIL adopte une recommandation pour encadrer la géolocalisation des véhicules des employés :

Délibération n° 2006-066 du 16 mars 2006 portant adoption d'une recommandation relative à la mise en oeuvre de dispositifs destinés à géolocaliser les véhicules automobiles utilisés par les employés d'un organisme privé ou public

La problématique

Auparavant la technologie GPS servait essentiellement d'aide à la navigation pour les automobilistes, se bornant à indiquer la position et le trajet à suivre. Le GPS a ensuite été associé à la technologie GSM permettant ainsi de communiquer vers l'extérieur les informations relatives à la position des véhicules. De nombreux services reposant sur le suivi des véhicules se sont alors développés, nécessitant que la CNIL s'assure qu'ils ne portent pas atteinte à la liberté d'aller et venir et à la vie privée.

L'offre de services reposant sur la technologie GSM/GPS n'a cessé de croître et de se diversifier ainsi qu'en témoigne le nombre croissant des dossiers reçus à ce sujet par la CNIL.

Les systèmes de géolocalisation GSM/GPS reposent sur un même schéma : une demande d'information adressée par le biais du réseau GSM et un récepteur GPS à bord du véhicule calcule en temps réel la position de ce dernier et renvoie l'information par le réseau GSM central, qui affiche alors la situation sur une carte routière.

Certaines applications visent les particuliers alors que d'autres sont destinées aux employeurs afin d'assurer la localisation de leurs salariés lorsqu'ils utilisent des véhicules professionnels

Dans les deux cas, le risque d'atteinte à la liberté d'aller et de venir et à la vie privée existe, les dispositifs envisagés permettant de connaître avec précision les itinéraires des conducteurs des véhicules. En revanche, la problématique diffère selon qu'il s'agit de salariés ou non.

D'une manière générale, la mise en oeuvre de tels dispositifs nécessite de s'assurer que les modalités d'information des personnes concernées sont satisfaisantes, de déterminer une durée de conservation des données pertinente par rapport à la finalité du traitement et de strictement limiter l'accès aux données de géolocalisation aux personnes habilitées en raison de leurs fonctions.

Des illustrations

Au regard des dispositifs qui ont déjà pu lui être présentés la CNIL a pu isoler quatre types de services différents reposant sur des dispositifs GSM/GPS.

Les services d'assistance aux conducteurs:

Certains services permettent à une personne abonnée d'être géolocalisée en situation d'urgence (accident, panne, malaise...) afin de faciliter et d'accélérer l'action des services d'urgence. Le dispositif peut être actionné soit manuellement par la personne concernée, soit automatiquement suite à une collision.

Les dispositifs de détection de véhicules volés

Généralement, le fonctionnement du dispositif comporte deux phases. Une phase « veille » durant laquelle le véhicule n'est pas géolocalisé et une phase « vol » qui donne lieu à la transmission des coordonnées du véhicule. Le passage en phase « vol » est consécutif soit à l'appel du propriétaire constatant la disparition de son véhicule, soit à la détection d'une tentative d'effraction sur le véhicule.

S'agissant de ce type de services, la CNIL estime nécessaire de s'assurer que ces systèmes ne puissent être détournés de leur finalité et utilisés pour suivre les déplacements des personnes et que les particuliers ou les sociétés abonnées ne puissent être destinataires des informations relatives à la localisation des véhicules afin d'éviter qu'ils se mettent en danger en voulant récupérer le véhicule volé. Seules les autorités de police sont habilitées à avoir connaissance des données.

Les services de géolocalisation « libre » à destination des particuliers

Il existe également des dispositifs permettant à des particuliers de procéder à la géolocalisation de leur véhicule dans le cadre d'un abonnement, en se connectant via internet au site web mis en place par le prestataire de service.

En permettant la localisation d'un véhicule et donc par conséquent de son conducteur, par toute personne abonnée au service, ces systèmes comportent des risques importants de violation de la vie privée. A cet égard, il est impératif d'informer par tous moyens le conducteur de l'existence d'un système de localisation.

La surveillance des salariés via les systèmes GSM/GPS

Les sociétés abonnées à ces services disposent d'un accès direct aux données de géolocalisation en se connectant via internet aux serveurs du prestataire de service. L'information de base, celle relative au trajet effectué, peut être associée à des informations relatives au temps d'arrêt, à l'heure de départ et d'arrivée et à la vitesse des véhicules. Ce type de services doit notamment être apprécié à la lumière de l'article L1121-1 du Code du travail qui dispose que « nul ne peut apporter aux droits des personnes et aux libertés individuelles et collectives des restrictions qui ne seraient pas justifiées par la nature des tâches à accomplir ni proportionnées au but recherché ».

La CNIL considère que la mise sous surveillance permanente des déplacements des salariés est disproportionnée lorsque la tâche à accomplir ne réside pas dans le déplacement lui-même mais dans la réalisation d'une prestation pouvant faire elle-même l'objet d'une vérification.

Du reste, un arrêt du 26 novembre 2002 de la Chambre sociale de la Cour de Cassation faisant application de cet article juge qu'une filature organisée par l'employeur pour contrôler et surveiller l'activité d'un salarié constitue un moyen de preuve illicite, sans faire de distinction selon que le salarié a été ou non informé de l'existence d'un tel contrôle. Or, la surveillance systématique des déplacements des salariés via la mise en œuvre d'un dispositif GPS/GSM pourrait être assimilée par les juridictions compétentes à une filature électronique et constituer ainsi une atteinte à la vie privée de ces derniers, susceptible de ne pouvoir être justifiée, eu égard à son caractère disproportionné, par les intérêts légitimes de l'employeur.

Le « pay as you drive » progressé en concertation avec la CNIL

L'assurance automobile s'intéresse désormais à des dispositifs de télématique embarquée sur les véhicules, permettant de connaître l'usage réel du véhicule et donc d'adapter la prime d'assurance. La CNIL, qui avait refusé d'autoriser un assureur à tracer de façon systématique les déplacements des jeunes assurés, conseille les professionnels (constructeurs automobiles, assureurs, concepteurs d'outils de géolocalisation) afin que les solutions qu'ils développent présentent le moins de risques possible aux regards des libertés individuelles des automobilistes ou des salariés.

En 2005, la CNIL refusait d'autoriser un assureur à géolocaliser en permanence de jeunes conducteurs en échange d'une baisse de la prime d'assurance. Le projet consistait à enregistrer les dépassements de vitesses maximales autorisées, ce qui est interdit par la loi car les assureurs ne peuvent tenir un tel fichier d'infractions. Tous les déplacements du véhicule étaient enregistrés ce qui est apparu disproportionné par rapport à l'objectif poursuivi.

Ce refus a été interprété comme un coup de frein dans les projets des assureurs alors que les dispositifs de localisation des flottes de véhicules professionnels se déployaient très largement, conduisant la CNIL à adopter une recommandation et une norme simplifiée sur ce sujet.

Cependant, en 2007, de nombreux échanges ont eu lieu avec les assureurs afin de déterminer dans quelles conditions pouvaient être mis en œuvre de tels traitements. La société AXA, qui s'est par ailleurs dotée d'un correspondant informatique et libertés, a associé la CNIL très en amont au lancement de sa nouvelle offre pour l'assurance automobile des flottes d'entreprises.

Les grandes différences avec le projet précédent sont de deux ordres :

il n'y a pas de collecte d'infractions car les informations utilisées par Axa portent sur des statistiques de dépassement de vitesses à risque et non de vitesse légale. Cet indicateur permettra à Axa de planifier des actions de prévention.

les données de circulation ne sont jamais associées à un conducteur déterminé. Axa reçoit des données relatives au kilométrage parcouru, à la durée de parcours et au nombre d'enregistrements en fonction du zonage (zone urbaine ou non urbaine), des voies empruntées (autoroutes, 4 voies...) par commune sur une base minimale de 5 véhicules par flotte. Le dispositif comprend également un volet assistance qui permet la réduction des délais d'intervention suite à un appel et le développement de services complémentaires d'assistance tels que la réservation de parcs automobiles sécurisés, le service hotline d'accès à une banque de conseils, l'aide à la déclaration du sinistre.

Une bonne chose et de moins bonnes...

C'est pourquoi son installation est soumise à l'approbation de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, qui délivre une autorisation d'exploitation après analyse de la déclaration déposée par l'entreprise en matière professionnelle.

La géolocalisation : des avantages pour certaines entreprises dépendant fortement de leurs moyens de transports : rentabilité, sécurité ou réactivité sont accrues. De même, pour localiser des enfants ou des personnes âgées perdues. Le pouvoir est ici à l'imagination.

Mais, des utilisations déviantes sont possibles si le dispositif est détourné de sa stricte utilisation. Ainsi dans le domaine professionnel, détourner les informations recueillies de leur finalité initiale (notamment espionner un salarié) est passible de sanctions pénales.

Vu dans la presse

**Filature par GPS :
une première condamnation à La Réunion
20 novembre 2008**

Quatre ans après l'arrivée dans l'île du système de géolocalisation par GSM/GPS, une société de vente dionysienne vient d'être condamnée pour l'utilisation illicite et illégale de ce dispositif qu'elle avait fait installer dans la voiture de service d'une de ses commerciales à son insu.