



31.05.2016 - 10:00 Uhr

Le TCS exige une présentation transparente de toutes les informations récoltées dans la voiture

Bern (ots) -

Les véhicules modernes récoltent et enregistrent de nombreuses données, dont certaines parviennent directement aux constructeurs. Ces informations servent aux diagnostics à distance, à la correction de défauts et à la recherche sur les accidents, mais certaines d'entre elles renseignent également sur le style de conduite du conducteur et sur le profil de mobilité du véhicule. Pour le TCS, la pratique actuelle dans ce domaine est problématique. Il exige donc des constructeurs une plus grande transparence et davantage de droits de participation pour les détenteurs des véhicules.

Le GPS, internet ainsi que de nombreux capteurs et caméras installés dans les voitures accroissent le confort et la sécurité, facilitent le maniement - mais permettent aussi de surveiller en permanence la voiture et son conducteur. Nombre d'automobilistes ne se rendent pas compte du fait que le générateur de données de leur voiture pourrait alimenter secrètement le serveur du constructeur et y établir des profils personnalisés des modes et habitudes d'utilisation. Cette transmission des données n'a pas seulement lieu lorsque la voiture est entretenue au garage, mais aussi fréquemment et continuellement par radiotéléphonie mobile.

Le test

Pour se faire une idée précise des quantités et types d'informations récoltées dans les voitures modernes, le TCS, en collaboration avec la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), a examiné les dispositifs de commande des modèles suivants, choisis à titre d'exemples: BMW 320d, BMW i3, Mercedes-Benz Classe B et Renault Zoe. Les experts ont été surpris par les flots de données alors que l'analyse n'a révélé qu'une petite partie des informations effectivement récoltées et enregistrées. De nombreuses données sont de nature technique et servent à améliorer la sécurité et la pose de diagnostics. Le dispositif de commande stocke par exemple les erreurs de fonctionnement des divers composants du véhicule. Comme on pouvait le soupçonner, les quatre voitures récoltent cependant aussi de nombreuses dites "données d'utilisateur", donc des informations sensibles qui permettent de dresser des profils du mode de conduite, des déplacements et du mode d'utilisation du conducteur. Pourquoi, par exemple, la BMW 320d enregistre-t-elle le régime maximal du moteur avec le kilométrage correspondant? Ou encore la durée des trajets avec les différents modes de fonctionnement de la boîte automatique? Et pourquoi la BMW i3 note-t-elle les 100 dernières positions de stationnement du véhicule? Les résultats de ces examens ne peuvent cependant pas être comparés entre eux, car l'étendue de l'analyse n'était pas la même pour les quatre voitures.

Les résultats du test complet vous trouverez sous www.test.tcs.ch

Des affaires de toutes sortes

Ces "données d'utilisateur" peuvent rapporter gros - mais pas toujours dans l'intérêt du détenteur du véhicule. Par exemple, des sociétés de leasing ou des assurances peuvent réduire leurs prestations en cas d'accident grâce à l'enregistrement précis de la position de la pédale des gaz et des freins au moment de la collision. Autre possibilité: un conducteur qui roule (trop) souvent à régime élevé ou qui freine souvent fortement pourrait être classé dans la catégorie des conducteurs à risque, donc être astreint à des primes plus élevées ou subir une réduction des prestations de garantie. De plus, les constructeurs peuvent "conduire" leurs voitures dans leurs garages sous contrat pour les services d'entretien. Des véhicules modernes collectent, stockent et envoient parfois plus d'informations que ne pourraient le souhaiter nombre d'utilisateurs. Actuellement, seul le constructeur automobile connaît ces données et peut y accéder. Le détenteur, lui, n'a guère de possibilités d'intervenir. En signant le contrat d'achat de sa voiture, il admet souvent aussi explicitement des clauses dans ce sens.

Conclusion et exigences

Les constructeurs automobiles devraient faire preuve d'une plus grande transparence pour ne pas être soupçonnés d'abuser de la confiance de leurs clients. Le TCS exige le libre accès aux données, la sécurité des données et le contrôle des données par le détenteur du véhicule.

- Les constructeurs automobiles doivent afficher de manière transparente et publique toutes les données saisies, stockées et transmises.
- Ces listes de données doivent pouvoir être consultées facilement par l'acheteur.
- Lors du lancement de nouveaux modèles, la liste des données doit être vérifiée par une autorité neutre pour vérifier le respect des dispositions légales sur la protection des données.
- Il faut vérifier sur la base d'échantillons si les constructeurs automobiles présentent une liste complète des données.
- Les propriétaires du véhicule, les garages libres et les dépanneurs doivent pouvoir lire librement toutes les données enregistrées dans la voiture. Les procédures d'enregistrement doivent être sécurisées de manière à répondre à cette exigence.
- Les constructeurs automobiles doivent être contraints de respecter les prescriptions actuelles sur la protection des données.

Hormis les données dont l'utilisation est prescrite par le législateur (par exemple, le contrôle des gaz d'échappement ou eCall), le propriétaire du véhicule doit pouvoir désactiver simplement le traitement et la transmission de données, dans la mesure où celles-ci ne sont pas indispensables au fonctionnement du véhicule. La qualité des prestations de service auxquelles a droit le détenteur ne doit pas être réduite pour autant.

Contact:

Yves Gerber, porte-parole du TCS, 058 827 27 16, 079 249 64 83,
yves.gerber@tcs.ch

Les photos du TCS sont sur Flickr -
www.flickr.com/photos/touring_club/collections.

Les vidéos du TCS sont sur Youtube - www.youtube.com/tcs.

www.pressetcs.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100788703> abgerufen werden.