LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Achevé de rédiger le 27 janvier 2025

Note FNTR : Les caméras embarquées à bord des véhicules professionnels

1/ La réunion de la Commission sociale de la FNTR du 22 janvier 2025 : échanges sur les réflexions et pratiques identifiées

a/ Niveau de déploiement : Les phases de recours à ces dispositifs varient selon les entreprises : certaines se situent sur des phases de tests tandis que d'autres sont engagées dans des phases de déploiement de technologies embarquées.

b/ modalités de mise en place des dispositifs : Les dispositifs semblent davantage orientés, pour le moment, sur des systèmes de caméras extérieures (qui ne paraissent susciter aucune difficulté avec les salariés et leurs représentants) que sur des systèmes de caméras intérieures (même si plusieurs entreprises travaillent sur le sujet).

c/ Variété ou uniformité des solutions envisagées ou retenues : Les entreprises étant confrontées à des besoins, des contraintes et des enjeux susceptibles de différer, elles tendent à adopter des solutions assez variées et non pas un mode opératoire unique (certaines ont recours à des systèmes de cache/absence de cache, à des primes liées, à des systèmes qui ne communiquent pas entre eux avec donc une absence de récupération de données, d'autres limites à des cas identifiés-survenance d'un accident ou d'un problème de sécurité concernant le personnel de conduite- la récupération et les hypothèses d'utilisation des données…).

Lorsque la DATA n'est pas récupérée, l'objet du dispositif de technologies embarquées est le suivant : il sert uniquement à de l'anti-distraction et à la lutte contre la somnolence ainsi qu'à alerter le conducteur pour qu'il ait le temps de prendre des mesures de correction.

La question de la détention des données est évoquée par plusieurs participants (problématiques des pressions d'ordre contractuel- l'on songe notamment aux assurances dans le cadre de problématiques liées aux coûts résultant de l'accidentologie, mais aussi aux donneurs d'ordres).

Certaines entreprises font part d'inquiétudes quant à une possible remise en cause des business et aux coûts attachés.
Pour mener des campagnes en interne, il existe un besoin de disposer de la DATA. Ce besoin est également lié aux comportements des clients qui émettent des exigences à l'égard des entreprises sur de la gestion de la DATA.

d/ Réponse de la CNIL à une entreprise : Une entreprise a saisi la CNIL afin de savoir si les dispositifs envisagés étaient conformes à ses positions. L'entreprise a fait 3 AIPD.
Il y a eu de la part de la CNIL un refus de la mise en place de la caméra grand angle dont l'entreprise a pris acte.
Concernant la Dashcam : il y a eu un aval de la CNIL assorti d'une préconisation de floutage de tout ce qu'il y a sur la voie publique.
S'agissant de la DMS : la CNIL a fait part de son aval si la DATA n'est pas utilisée dans un cadre disciplinaire.

e/ Appellation ou non à l'expression de «caméras embarquées» : Plusieurs entreprises évitent

d'utiliser l'expression «caméras embarquées», ce vocable ne semblant pas adapté à une approche des organisations syndicales en la matière.

f/ Systèmes de technologies embarquées et droit disciplinaire : tout en insistant sur les aspects explicatifs et pédagogiques du sujet, les entreprises n'excluent pas le recours à du droit disciplinaire.
Une entreprise précise s'être engagée à ne pas prendre de sanction sur la base des données que l'on pourrait récupérer sur les télématiques embarquées.

g/ Positionnements locaux des organisations syndicales : il existe une variété de positionnements. Dans certains cas, le syndicat CGT est fondamentalement hostile à la mise en place de tout dispositif de technologies embarquées à bord des véhicules. Il arrive que sur certains territoires, le positionnement semble davantage dépendre d'une personnalité syndicale locale (FO par exemple) que d'un positionnement d'organisation ressemblant à une «doctrine» sur le sujet.
Certains conducteurs syndiqués peuvent, à titre personnel, éprouver des réticences et ne pas forcément être en phase avec leur organisation syndicale.

Plusieurs entreprises font état d'oppositions très fortes d'organisations syndicales en Ile-de-France.

Un certain nombre de questionnements d'organisations syndicales paraissent tourner autour des questions suivantes :
-qu'est-ce que vous enregistrez ?
-qu'allez-vous faire des vidéos ?
-allez-vous pouvoir nous surveiller (notamment pendant le temps « de dispo ») et sanctionner avec ces éléments ?

h/ Communications d'entreprises sur le sujet : plusieurs entreprises établissent une communication sur le sujet mettant en exergue le fait que ces technologies constituent un équipement complémentaire à l'arsenal pour la sécurité des personnels de conduite (à cet égard, le fait d'avoir sollicité la CNIL pour une entreprise a pu servir).

i/ Analyse de l'impact des technologies embarquées sur la réduction des coûts liés à l'accidentologie : les entreprises ne sont pas toutes en capacité d'évaluer quantitativement à ce stade la réduction des coûts. Une entreprise évoque pour ce qui la concerne une réduction de l'ordre de 30%.

Il a été souhaité que soient clarifiés les points suivants :

-la notion de traitement des données et les modalités de mise en œuvre ;
-le fait que le projet d'accord se prononce explicitement sur la nécessité, ou non, de recueillir le consentement des salariés concernés.

2/ Avancement des travaux avec les partenaires sociaux

Si la FNTR a déjà engagé des travaux concrets sur le sujet, ce n'est en l'état pas le cas des organisations patronales que sont TLF et OTRE.

Du côté des organisations syndicales, une pédagogie importante semble devoir être réalisée afin d'éviter des incompréhensions aboutissant à des crispations.

Une piste de réflexion possible consisterait à proposer aux syndicats de salariés l'intervention d'un intervenant extérieur (émanant de l'administration ?) afin d'évoquer les dispositifs de technologies embarquées afin faciliter la négociation de branche.

En tout état de cause, aucune discussion sur le sujet ne devrait être engagée lors de la CPPNI TRM du 6 février prochain, laquelle sera consacrée aux frais de déplacement ainsi qu'à la fin des négociations salariales.
Il pourrait être proposé d'engager des échanges lors de la CPPNI TRM prévue le mercredi 5 mars 2025.