



PARIS 2024 : LES JEUX OLYMPIQUES SOUS ENQUÊTES

Algorithmes de vidéosurveillance : la SNCF visée par une plainte auprès de la Cnil

L'association de défense des libertés numériques La Quadrature du Net a déposé plainte jeudi contre la SNCF pour usage illégal d'algorithmes de surveillance dans plusieurs gares françaises.

Clément Le Foll - 2 mai 2024 à 19h22

Certains voyageurs de la SNCF sont-ils depuis plusieurs semaines passés au crible par un dispositif de surveillance illégal lors de leurs passages en gare ? C'est ce qu'estime l'association La Quadrature du Net, qui a annoncé au cours d'une conférence de presse jeudi 2 mai avoir déposé plainte contre l'entreprise auprès de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil), régulateur français des données personnelles.

Dans le viseur de l'association, un projet de vidéosurveillance algorithmique lancé en 2018 et baptisé « Prevent PCP ». Couplé aux caméras de la SNCF, ce logiciel permet de « détecter en temps réel un objet délaissé et non surveillé, puis [d']identifier instantanément son propriétaire afin de définir s'il s'agit d'un oubli intentionnel ou non », écrivait la SNCF dans un texte encore disponible en 2022.

Financé à hauteur de 12 millions d'euros par la Commission européenne, Prevent PCP implique également l'Italie, l'Allemagne, la Belgique ou encore l'Espagne, et associe la SNCF à la RATP et à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Pour la SNCF, l'objectif du projet Prevent PCP était qu'il soit opérationnel lors des Jeux olympiques de Paris 2024. Dans son dépôt de plainte, La Quadrature du Net révèle que ce dispositif est testé depuis le 12 février en gare du Nord, à Paris, sur 100 caméras, en gare de Lyon, toujours à Paris, depuis le 27 mars sur 70 caméras, et à la gare Saint-

Charles à Marseille depuis le 15 avril, sur 87 caméras. Ces trois tests doivent s'achever le 30 août.

Promulguée le 19 mai 2023, la loi Jeux olympiques a fixé un cadre à l'expérimentation de la vidéosurveillance algorithmique, jusque-là illégale. Jusqu'en mars 2025, lors d'événements sportifs et culturels, la police, la gendarmerie, mais aussi les services de sécurité de la SNCF peuvent coupler ces IA aux caméras pour identifier huit types de situation, dont la présence d'objets abandonnés, un mouvement de foule, le franchissement d'une zone interdite ou une densité trop importante de personnes.

Lors des débats concernant ce texte, ses défenseurs ont mis en avant le fait que ces outils n'exploitent pas de données biométriques. Ces caractéristiques physiques ou biologiques, comme l'ADN, le visage ou l'empreinte digitale, permettent d'identifier directement une personne et sont donc particulièrement protégées. Pour Bastien Le Querrec, juriste à La Quadrature du Net, l'illégalité de Prevent PCP repose justement sur le fait que le logiciel rompt avec ce principe, en voulant identifier l'individu qui aurait perdu son bagage.

« Acteur majeur et incontournable »

« Quand on parle de traitement de données biométriques, la directive police-justice parle de nécessité absolue et de proportionnalité renforcée du dispositif. Prevent ne fait pas de la reconnaissance faciale, mais utilise un logiciel qui analyse les données biométriques d'un voyageur qui aurait perdu son bagage pour le suivre automatiquement dans la gare : sa taille, sa démarche, ses vêtements. Pour nous, c'est un usage disproportionné et non nécessaire, donc illégal », estime le juriste.

L'intérêt de la SNCF pour des technologies comme Prevent PCP ne date pas d'hier. Depuis plusieurs années, la société ferroviaire a l'ambition « de se positionner comme un acteur majeur et incontournable des technologies liées à la vidéo ». Comme l'a révélé Mediapart, avant même la mise en place d'un cadre expérimental, elle a testé à partir de 2017, avec l'aval de la Cnil, plus d'une dizaine de logiciels permettant de suivre

des personnes, détecter du maraudage ou des intrusions dans ses gares.

Dans le cadre de la loi JO, la préfecture de police de Paris a autorisé fin avril la SNCF et la RATP à utiliser des algorithmes de la société Wintics sur 118 caméras de surveillance installées dans l'enceinte de Paris-gare-de-Lyon, ainsi qu'à la station RER Pont-du-Garigliano.

Reprenant ces exemples, La Quadrature du Net s'inquiète d'un renforcement de la surveillance de la population

dans les transports. À partir du 15 mai, l'Assemblée nationale va examiner une proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports. Le texte, dans sa forme actuelle, pourrait notamment autoriser la SNCF et la RATP à recourir aux algorithmes de surveillance – non pas en temps réel, mais *a posteriori* – jusqu'en 2027. Soit presque deux ans de plus que la loi Jeux olympiques.

Clément Le Foll