

n° 20 – Avril 2020

## Véhicule connecté : les constructeurs font main basse sur la data

La connectivité sans fil des véhicules, appuyée sur les réseaux 4G et 5G, va permettre la multiplication exponentielle des données disponibles.

Leur analyse permettra de accéder à une connaissance plus intime de l'utilisateur, pour lui proposer le bien ou le service qui convient le mieux, au moment le plus opportun, en faisant l'économie de promotions indifférenciées, incertaines et coûteuses.

Le marché des services exploitant ces données est d'autant plus important que l'avenir des profits de la filière automobile est menacé de multiples façons.

La loi d'orientation des mobilités du 24 Décembre 2019 a habilité le Gouvernement à encadrer ce marché et prendre par voie d'ordonnance les mesures nécessaires à "permettre un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement des services liés au véhicule (...)".



Dans ce cadre, les constructeurs revendiquent le droit d'héberger la totalité des données sur leurs serveurs et de décider discrétionnairement de la part de ces données qu'ils mettront ensuite sur le marché, ainsi que des conditions de leur commercialisation, en termes de format, de prix, etc...

Pour leur part, les réparateurs réclament un accès direct en temps réel aux données brutes des véhicules, sous un format standardisé, et la préservation du droit du consommateur de choisir librement le responsable du traitement de ses données.

Ce qui se joue dépasse la question de savoir qui maîtrisera les nouveaux instruments du marketing interroge sur le point de savoir si – à la manière des GAFAM – les constructeurs vont être en mesure de

se réserver les profits attendus de services innovants dans les domaines de l'après-vente, du financement ou de l'autopartage, bref, tout ce qui tourne autour de la notion d'usage.

A ce stade, le projet d'ordonnance du Gouvernement est rédigé dans l'intérêt exclusif des constructeurs.

### La décision n'est pas à Paris, mais à Bruxelles

Dans cette affaire, le Gouvernement français paraît un peu présomptueux, dans la mesure où l'encadrement de ce marché est déjà opéré par la Commission européenne, de trois façons au moins (car rien n'est simple).

En premier lieu, depuis l'adoption du règlement européen n° 715/2007, le partage des données techniques est une condition de l'**homologation** des véhicules (réception communautaire) au moment de leur mise sur le marché européen.

Cette réglementation, qui n'envisageait pas les développements liés à la connexion sans fil des véhicules, aménageait aux réparateurs indépendants un accès aux données embarquées, moyennant finances et dans des conditions qui faisaient l'affaire des constructeurs.

La Commission européenne s'est engagée à réviser les règles de réception des véhicules pour le premier trimestre 2021.

En second lieu, l'accès aux données est évidemment considéré comme un enjeu de **concurrence** et entre dans le champ des règlements n° 330/2010 et 461/2010, qui soumettent la légalité des réseaux des constructeurs au respect de diverses conditions, dont le partage des informations techniques avec les indépendants.

Là encore, la réglementation n'est plus à jour et la Commission a engagé un processus de révision qui doit aboutir en 2022.

En troisième lieu, les données des véhicules sont pour l'essentiel des **données personnelles**.

Or, le règlement européen n° 2016/679 (RGPD) a gravé dans le marbre les principes de la portabilité et de l'interopérabilité des données personnelles,

en vertu desquels l'utilisateur du véhicule a le droit de récupérer ses données et même celui d'exiger du constructeur qu'il les transmette à un autre opérateur, sous un format exploitable.

Le RGPD a été complété par un règlement n° 2018/1807 relatif aux données non personnelles et par une directive n° 2019/1024 relative aux données du secteur public, qui ont créé un ensemble légal désormais incontournable.

### **Le pire reste possible**

En pratique, la Commission s'est adjointe le conseil d'un Groupe de Haut Niveau dénommé *Gear 2030*, largement dominé par les constructeurs, qui pèse sur ses travaux, par exemple en suggérant de n'envisager de réglementation nouvelle qu'en cas de défaillance avérée du marché (en clair, laisser faire les constructeurs et ne légiférer *a minima* qu'une fois le marché pris en mains).

Il faut se souvenir qu'en 2010 (le Groupe de Haut Niveau s'appelait alors *Cars 21*), la Commission a été conduite à renoncer purement et simplement à l'encadrement spécifique de la distribution automobile, qu'elle avait si difficilement élaboré à partir de 1985, laissant désormais les constructeurs à peu près libres d'organiser le marché et de s'opposer à l'émergence de modèles innovants.

De la même manière, la Commission a renoncé à la création d'une agence européenne de surveillance du marché automobile, dont le Parlement européen avait suggéré la création lorsqu'il est apparu que les constructeurs avaient consciencieusement entrepris de contourner le contrôle de la conformité aux normes d'émissions.

L'heure n'est donc pas aux débats techniques, ni juridiques, mais à une participation plus politique, à l'occasion de laquelle les distributeurs ne peuvent espérer peser qu'en s'appuyant sur les consommateurs, qui sont seuls titulaires des

données en dispute (et qui votent dans leurs pays respectifs).

### **Encore un mot sur le projet d'ordonnance**

Lorsqu'en 2007, les constructeurs ont été contraints de partager l'information technique, ils l'ont proposée contre paiement et selon des protocoles qui leur étaient propres, obligeant les réparateurs indépendants à multiplier les abonnements et les outils (aujourd'hui, un capteur wifi est connecté à la prise OBD et le diagnostic est fait en ligne, sur le serveur du constructeur, moyennant le paiement de l'équipement et d'un abonnement).

Ces dispositions permettaient aux constructeurs de contrarier l'activité multimarque des réparateurs, tant agréés (les concessionnaires des réseaux), qu'indépendants.

Les réparateurs indépendants ont trouvé leur salut dans l'accès à des outils de diagnostic multimarques proposés par des équipementiers à des prix accessibles.

Le projet d'ordonnance du Gouvernement tend à compromettre cette possibilité à l'avenir et prévoit que les constructeurs fourniront des données à différentes catégories d'acteurs économiques (réparateurs, contrôleurs techniques, assureurs, experts, etc...), mais pas aux éditeurs d'informations techniques, ni aux fabricants d'outils de diagnostic multimarques.

Dans ce schéma, la réparation indépendante n'aura donc pas accès à des outils de diagnostic multimarques de nouvelle génération.

Pas plus que les réparateurs agréés, qui vont accroître leur dépendance à l'égard du constructeur, au moment précisément où ils auraient besoin d'être plus agiles pour s'adapter au marché.