

Accord européen entre constructeurs et équipementiers sur les véhicules connectés

Accès aux données connectées :

la FNAA satisfaite d'un premier pas européen

- La FNAA a pris connaissance de l'accord européen conclu le 1^{er} décembre 2016 entre constructeurs et équipementiers automobiles pour ouvrir l'accès aux données générées par les véhicules.
- La FNAA manifeste sa satisfaction d'avoir été entendue par les constructeurs automobiles, après plus de deux décennies d'entretiens auprès des instances européennes pour faire vivre au quotidien l'impératif de concurrence qu'est le libre choix du réparateur par l'automobiliste.
- La FNAA saisit la Direction Générale de la Concurrence à la Commission européenne, qui doit examiner cet accord européen, pour s'assurer de la correcte mise en œuvre des bonnes intentions affichées.
- La FNAA demande que des dispositions soient prises par la Commission européenne sur les obligations des constructeurs quant à l'application des règles de concurrence au marché de l'après-vente des véhicules connectés.

Le 1^{er} décembre 2016, les deux associations européennes du secteur automobile -ACEA pour les constructeurs et CLEPA pour les équipementiers- ont conclu un accord présenté comme l'union d'ouverture sécurisée du marché des données générées par le véhicule. Les constructeurs déclarent « être fondamentalement disposés à partager avec des tiers des données pertinentes des véhicules, à condition que cela se fasse strictement dans le but d'améliorer la sécurité des routes et des produits, et dans un cadre de sécurisation des données. » Les équipementiers, de leur côté, communiquent davantage sur « cette nouvelle modalité de transfert des données générées par le véhicule qui devrait contribuer à faire jouer la concurrence et fournir le libre choix aux automobilistes. »

Pour éviter les cyber-attaques et mieux sécuriser l'accès aux données, constructeurs et équipementiers expliquent que l'ouverture ne peut avoir lieu directement dans le véhicule ; un accès à l'extérieur préserve, en effet, l'inviolabilité de son système informatique.

Les constructeurs proposent donc de transférer les données à un serveur qu'ils gèreraient et auquel les réparateurs pourraient accéder. Parallèlement à ce dispositif, un ou plusieurs autres serveurs neutres seraient mis en place pour fournir aux réparateurs une autre option, conformément aux règles de concurrence sur les sources d'approvisionnement des « intrants », c'est-à-dire de tout ce qui est indispensable à l'exercice de leur activité. Cette seconde option garantirait aux réparateurs et à leurs clients la protection de leurs données personnelles, puisqu'ils n'auraient pas à les communiquer aux constructeurs. Les serveurs seraient « neutres », dans la mesure où les constructeurs automobiles n'en seraient ni propriétaires, ni gestionnaires, ni financeurs.

La FNAA est consciente que cette ouverture, tant attendue des réparateurs multimarques, correspond aussi à un impératif économique auquel les constructeurs automobiles doivent faire face, en raison de la montée en puissance de nouveaux rivaux de taille : les géants du numérique se sont lancés dans la fabrication de véhicules intelligents.

La relation de confiance, fondée sur la technicité des équipementiers, dicte l'accord conclu récemment.

Les constructeurs dépendent des équipementiers pour la mise en place de la connectivité. Au cours des dernières décennies en effet, les équipementiers ont acquis une expertise approfondie dans ce domaine ; ils ont concentré leurs efforts sur les systèmes de contrôle de l'environnement du véhicule et de sécurité, le développement de l'autonomie, les dispositifs embarqués de gestion de l'électronique à bord et d'info-divertissement, ainsi que les communications externes au véhicule.

Pour éviter des conflits d'intérêts avec leurs clients constructeurs, les équipementiers n'ont pas agi sur le traitement des données qu'ils ont contribué à faire émerger. Comme pour les services qu'offre la connectivité, l'automobiliste est attaché à la liberté de choisir ses prestataires, les constructeurs soignent leur image d'ouverture du marché ; ils s'allient aux équipementiers parce qu'ils ont besoin de leur savoir-faire.

La FNAA, soucieuse de l'intérêt des acteurs indépendants, va saisir la Direction Générale de la Concurrence à la Commission européenne sur les modalités concrètes de l'accord conclu afin de s'assurer que l'accès aux données générées par le véhicule soit effectif sur le terrain. Elle demande donc que des dispositions soient prises par la Commission européenne pour clarifier les obligations des constructeurs quant à l'accès aux données des véhicules connectés. Cela aurait le mérite de rendre officiels et contraignants les propositions d'ouverture actuellement affichées.

La Commission est en effet habilitée à confirmer de telles orientations quand il s'agit de l'application des règles de concurrence aux relations entre les constructeurs automobiles, leurs partenaires et leurs concurrents sur le marché de l'après-vente.

Seule la version anglaise de l'accord entre l'ACEA et le CLEPA est disponible :

<http://clepa.eu/wp-content/uploads/2016/12/20161201-PR-ACEA-CLEPA-access-to-data.pdf>

http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pposition_Paper_Access_to_vehicle_data_for_third-party_services.pdf