

CUSTOMER SERVICE LEVELS

CHECK FILES

PERSONAL

SERVICE LEVELS AND STATISTICS



Résumé

L'industrie automobile, important moteur de l'économie française, fait face à une mutation technologique et numérique de très grande ampleur*. A cet égard, les investissements des constructeurs automobiles, qu'ils les effectuent seuls ou en partenariat, sont essentiels pour leur permettre de demeurer innovants et performants.

Ils seront à l'origine de production de données portant sur les véhicules, qui sont susceptibles de créer de nouvelles opportunités économiques et conduire à la mise en place d'écosystèmes de biens et de services ayant pour point central le véhicule connecté.

Assez naturellement, l'accès à ces données génère un intérêt de la part de nombreux acteurs économiques désireux de proposer des services complémentaires aux véhicules, qu'il s'agisse des assureurs, de nouvelles entreprises qui entendent proposer de nouvelles approches de la mobilité mais aussi des réparateurs – lesquels disposent déjà d'un accès aux données de fonctionnement pertinentes. Tous ces acteurs y voient une aubaine considérable pour leur activité, sans toutefois participer ni à l'investissement, ni à la prise de risques que la génération de données suppose.

C'est dans ce contexte que le législateur français a prévu, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités**, un ensemble de mesures visant notamment à imposer un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement d'un ensemble de services liés à la mobilité. Le législateur a ainsi choisi de mettre en place une régulation *ex ante* de l'accès aux données des véhicules connectés, ce qui a nécessairement pour conséquence d'encadrer et de limiter les modèles économiques pouvant être choisis par les constructeurs automobiles.

Le choix et la mise en œuvre d'un tel mode de régulation restreint fortement la liberté et les droits fondamentaux des constructeurs. Ils emportent des conséquences économiques déterminantes, sans même que l'analyse de l'impact économique et ju-

ridique de ce choix de régulation ne semble avoir été engagé.

C'est cette analyse que le présent rapport propose d'effectuer. Il en résulte que la mise en œuvre d'une régulation *ex ante* n'est ni nécessaire, ni justifiée et que l'intervention des pouvoirs publics est au contraire susceptible d'être contre-productive :

- **aucune défaillance de marché n'est démontrée** : les forces concurrentielles présentes sur le marché souffrent le cas échéant à discipliner les constructeurs automobiles. Ceux-ci ne sauraient d'ailleurs être considérés comme étant en position dominante sur leurs marchés primaires. Moins encore, les données des véhicules connectés ne sauraient être assimilées à des « facilités essentielles » au sens du droit de la concurrence. Les constructeurs sont en outre soumis à des incitations fortes qui les conduisent à partager leurs données avec d'autres acteurs susceptibles de leur apporter les savoir-faire qui leur manquent. Ceux qui se tromperont en adoptant une politique trop restrictive pourront être sanctionnés par le marché ;
- **rien ne permet de douter que l'application des règles de concurrence ne sera pas suffisamment efficace** pour corriger rapidement d'éventuels problèmes de concurrence ou remédier rapidement aux éventuelles défaillances, mêmes ponctuelles, de marché qui pourraient apparaître. Le droit de la concurrence apparaît en outre bien plus adapté du fait de son approche au cas par cas, prenant en considération l'ensemble des spécificités de chaque situation et fondée sur des dizaines d'années de pratique décisionnelle ;
- **le dispositif de régulation *ex ante* est susceptible d'entraîner des effets néfastes majeurs pour l'industrie automobile française et à terme européenne**, en contraignant les choix de modèle économique, en limitant fortement les incitations des constructeurs automobiles à investir et en compromettant de ce fait la dynamique d'innovation. La régulation *ex ante* est en outre susceptible d'affaiblir l'industrie automobile française et européenne dans la concurrence internationale.

Le dispositif de régulation *ex ante* apparaît dès lors dénuée de pertinence voire même dangereux au vu de la situation du marché ainsi que du contexte juridique et réglementaire. L'édition de cette régulation intervient à un moment particulièrement inadéquat, alors que le marché automobile est en pleine mutation et que le marché de l'accès à distance aux données et des services associés est à peine émergent.

Au regard de son impact sur la liberté contractuelle et les droits les plus fondamentaux des constructeurs automobiles (droit à la protection légitime de leurs secrets d'affaires, droit de propriété sur le résultat de leurs investissements), ce dispositif de régulation pose en outre de sérieuses interrogations de conformité à certains principes conventionnels et constitutionnels.

Les conclusions de l'analyse menée dans le cadre du présent rapport démontrent la nécessité, non pas d'intervenir pour réguler l'accès aux données des véhicules, mais au contraire de sécuriser le droit de propriété des constructeurs sur leurs investissements et les innovations qui en résultent afin de leur permettre de développer des véhicules connectés (et autonomes) sûrs et innovants et de générer des données de qualité au service des utilisateurs. La compétitivité et la capacité d'innovation de l'industrie automobile française et européenne ne s'en trouveront que renforcée.

* Avec notamment les impératifs environnementaux qui deviennent de plus en plus importants, les évolutions technologiques qui accélèrent la course au développement de véhicules automatisés et l'émergence de nouveaux modes de consommation de la mobilité.

** Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités publiée au JORF n°0299 du 26 décembre 2019.

Executive Summary

The automotive industry, a major driving force of the French economy, faces a large-scale technological and digital transformation*. In this regard, the investments of car manufacturers, whether they make them alone or in partnership, are essential to allow them to remain innovative and efficient.

These investments will be at the origin of the production of vehicle data, which is likely to create new economic opportunities and lead to the establishment of ecosystems of goods and services. Their focal point is the connected vehicle.

Access to this data generates great interest on the part of many economic players wishing to offer complementary services to vehicles, including insurers, new companies that intend to offer new approaches to mobility and repairers, who already have access to the relevant operating data. All of these players see vehicle data as a significant opportunity for their activity, without however participating in the investment or the risk taking that data generation entails.

In this context, the French legislator has conceived, within the framework of the "mobility orientation law"**, a set of measures aimed in particular at imposing a non-discriminatory access to vehicle data relevant for the development of a set of mobility services. Thus, the legislator chose to implement an *ex ante* regulation of access to data generated by connected vehicles, which necessarily has the consequence of framing and limiting the economic models available to car manufacturers.

The choice and implementation of this kind of regulation severely restricts the freedom and fundamental rights of car manufacturers. Although the analysis of the economic and legal impact of this choice of regulation has not been undertaken, its economic consequences are critical.

This is precisely the analysis that this report proposes to carry out. It follows that the implementation of an *ex ante* regulation is neither necessary nor justified. On the

contrary, government intervention is likely to be counterproductive:

- **No market failure has been demonstrated:** the competitive forces in the market will be sufficient, if necessary, to discipline car manufacturers. Car manufacturers cannot be considered to be in a dominant position on their primary market. Even less so, the data of connected vehicles cannot be assimilated to "essential facilities" within the meaning of competition law. Car manufacturers are also subject to strong incentives, which will lead them to share their data with other players likely to bring them the know-how they lack. Those who make a mistake by adopting an overly restrictive policy will likely be penalized by the market;

- **There is no reason to doubt that the application of competition policy rules will not be effective enough** to correct any competition problems or rectify any potential market failures that may arise. Competition law also appears to be much more suitable because of its case-by-case approach, taking into account all the specificities of each situation and based on dozens of years of decision-making practice;

- **An *ex ante* regulation is likely to cause major adverse effects for the French and ultimately European automotive industry.** In particular, it would constraint car manufacturers in their choice of economic model, thus strongly limiting their incentives to invest and thereby compromising the dynamics of innovation. An *ex ante* regulation is also likely to weaken the French and European automotive industry in international competition.

Considering the market situation as well as the legal and regulatory context, an *ex ante* regulation appears irrelevant or even dangerous. The enactment of this regulation comes at a particularly inadequate time, when the automotive market is changing and the market for remote access to data and related services is just emerging.

In view of its impact on contractual freedom and on the most fundamental rights of car manufacturers (right to the legitimate protection of their business secrets, property right over the result of their investments), this regulation also raises serious questions of conformity with certain conventional and constitutional principles.

The conclusions of the analysis conducted in this report demonstrate the need, not to intervene to regulate access to vehicle data, but on the contrary to secure the property rights of car manufacturers over their investments and the resulting innovations. Securing car manufacturers' property rights will enable them to develop safe and innovative connected (and autonomous) vehicles and generate quality data for users. Furthermore, it will strengthen the competitiveness of the French and European automotive industry and their innovative capacity.

* These transformations include increasingly important environmental requirements, technological evolutions that accelerate the race for the development of automated vehicles and the emergence of new modes of consumption of mobility.

** In French, « Loi d'orientation des mobilités ». « Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités publiée au JORF n°0299 du 26 décembre 2019 ».

Avertissement

La présente note a été préparée par les cabinets Deloitte et Fréget & Associés à la demande du Comité des constructeurs français d'automobiles (ci-après « CCFA ») selon la portée et les limites énoncées ci-dessous.

La note a été préparée dans le seul but de présenter notre analyse de la pertinence d'une régulation *ex ante* de l'accès aux données des véhicules. Elle ne doit pas être utilisée à d'autres fins ou dans un autre contexte et Deloitte et Fréget & Associés déclinent toute responsabilité en cas d'utilisation non conforme.

La note est destinée à l'usage exclusif du CCFA, qui peut la diffuser sous sa responsabilité. Aucune autre partie que le CCFA n'a le droit de se fonder sur la note pour quelque motif que ce soit et Deloitte et Fréget & Associés déclinent toute responsabilité envers toute autre partie que le CCFA à l'égard de la note ou de son contenu.

Les informations contenues dans la note sont le fruit de notre analyse, nous ont été transmises par le CCFA ou proviennent d'autres sources clairement référencées dans les sections pertinentes de la note. Bien que cette note ait été préparée en toute bonne foi et avec le plus grand soin, Deloitte et Fréget & Associés ne garantissent, de manière expresse ou implicite, l'exactitude ou l'exhaustivité des informations qu'elle contient. En outre, les résultats de l'analyse contenue dans la note se fondent sur les informations disponibles au moment de la rédaction de la note (septembre 2019). Les exemples figurant dans la note n'ont qu'un caractère illustratif et ne constituent en aucun cas une recommandation ou une approbation par Deloitte et Fréget & Associés d'investir dans l'un des marchés cités ou l'une des sociétés mentionnées ou d'utiliser leurs services. Deloitte et Fréget & Associés déclinent toute responsabilité découlant de l'utilisation de la note et de son contenu, y compris toute action ou décision prise à la suite d'une telle utilisation.

Sommaire



Page 6



Page 14



8

1. Introduction

- 1.1 Contexte 10
- 1.2 Les dispositions relatives à l'accès aux données des véhicules promulguées dans la loi d'orientation des mobilités 12
- 1.3 Les enjeux d'une régulation *ex ante* dans le contexte actuel de rupture technologique et environnementale 14

16

2. Une intervention publique *via* l'établissement d'une régulation *ex ante* de l'industrie n'est ni nécessaire ni justifiée

- 2.1 Les principes prévalant au sein d'une économie de marché imposent de limiter le recours à des régimes de régulation *ex ante*, comme le montre la régulation au sein du secteur des télécoms 18
- 2.2 Aucune défaillance de marché conduisant à l'absence de concurrence effective n'est constatée 21
- 2.3 L'application des règles de droit commun de la concurrence est suffisamment efficace pour prévenir d'éventuels problèmes de concurrence ou défaillances persistantes de marché 28

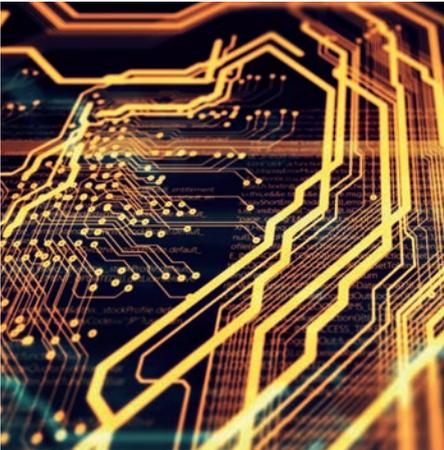


Page 30

32

3. Une intervention des pouvoirs publics pourrait être contre-productive

- 3.1 Un risque d'effets néfastes sur l'investissement et l'innovation 34
- 3.2 Des distorsions qui fragilisent les acteurs français par rapport aux autres constructeurs européens et mondiaux 40



Page 40

42

4. Le dispositif d'intervention est inadapté au contexte du marché en cause



Page 46

48

5. Conclusion

1. Introduction



1.1 Contexte

L'industrie automobile représente un poids considérable dans l'économie française, avec un chiffre d'affaires de 155 milliards d'euros en 2018, selon les chiffres fournis par la Direction générale des entreprises. Cela correspond à pas moins de 18 % du chiffre d'affaires de l'ensemble de l'industrie manufacturière en France et à près de 400 000 emplois¹. En outre, la filière automobile est celle qui dépose le plus de brevets en France, avec un investissement de plus de 5,8 milliards d'euros en Recherche & Développement (« R&D ») en 2018². Au niveau européen, 13,3 millions de personnes travaillent directement ou indirectement dans ce secteur, ce qui représente 6 % de l'ensemble des travailleurs européens³.

Cette industrie est aujourd'hui confrontée à une rupture technologique majeure, dont on peut distinguer trois axes de transformation :

- en premier lieu, les impératifs environnementaux exigent le développement et l'adoption de véhicules à faibles émissions, une priorité qui nécessite d'importants efforts et investissements ;
- en deuxième lieu, les évolutions technologiques accélèrent la course au développement des véhicules automatisés. Cette course requiert de lourds investissements, notamment de la part des constructeurs automobiles français ;
- en dernier lieu, l'émergence de nouveaux modes de consommation de la mobilité, comme les services de transport à la demande ou l'autopartage, tend à transformer les rapports entre parties prenantes et sollicite également un investissement important de la part des constructeurs automobiles pour y répondre et adapter leurs offres et leurs modèles économiques.

Dans ce contexte de profonde mutation et de course au véhicule électrique et automatisé, les constructeurs automobiles engagent actuellement des investissements considérables et envisagent d'y consacrer des sommes importantes sur les prochaines années. Ces investissements portent à la fois sur l'architecture des véhicules, le développement de nouvelles technologies de stockage de l'électricité, l'adaptation des moteurs, la conception et l'intégration de capteurs, le développement de nouveaux systèmes informatiques et de solutions d'interopérabilité. Ces derniers

font des véhicules autant de « centres de recueil de données digitalisées » tenant tant au fonctionnement interne de ces véhicules qu'à leurs interactions avec l'extérieur. Ainsi, à mesure que les constructeurs implémentent dans leurs véhicules des capteurs de plus en plus sophistiqués et précis, ils les mettent en situation de pouvoir produire des données et de les échanger entre véhicules (V2V), entre le véhicule et l'infrastructure (V2I) et entre le véhicule et un tiers extérieur quel qu'il soit (V2X). Les constructeurs s'assurent que le système du véhicule peut effectuer ces échanges *via* plusieurs technologies, du WIFI (G5) jusqu'au réseau de télécommunications (4G aujourd'hui, mais demain 5G).

Les données recueillies à l'aide des nouvelles technologies et pouvant être échangées sont très variées. Elles peuvent concerner la circulation et son environnement, l'état des infrastructures, la conduite, mais aussi le fonctionnement du véhicule et de ses équipements. Par exemple, il est possible de recueillir des informations concernant la pression des pneus, le kilométrage, la consommation de carburant et la charge des batteries d'un véhicule. Ces données pourraient être échangées à distance avec d'autres acteurs tant au sein de l'écosystème d'un véhicule donné (équipementiers, et le cas échéant d'autres constructeurs automobiles), qu'à l'extérieur de celui-ci (les conducteurs du véhicule, les gestionnaires d'infrastructures, les collectivités locales, etc.).

L'enjeu de cette transformation numérique de l'industrie automobile française et européenne est considérable.

Elle doit permettre de concevoir des véhicules performants et sûrs tout en permettant de générer des services de qualité appuyés sur les données. Les investissements des constructeurs automobiles, seuls ou en partenariat, permettront d'atteindre ces objectifs et l'émergence d'écosystèmes performants au bénéfice des utilisateurs.

La réussite de cette transformation numérique est également primordiale pour assurer la compétitivité de l'industrie automobile française et européenne au plan mondial, notamment face aux nouveaux constructeurs américains et chinois. À l'heure où le secteur de l'automobile doit relever des défis majeurs liés aux impératifs environnementaux et à l'arrivée des nouveaux services de mobilités, l'exploita-

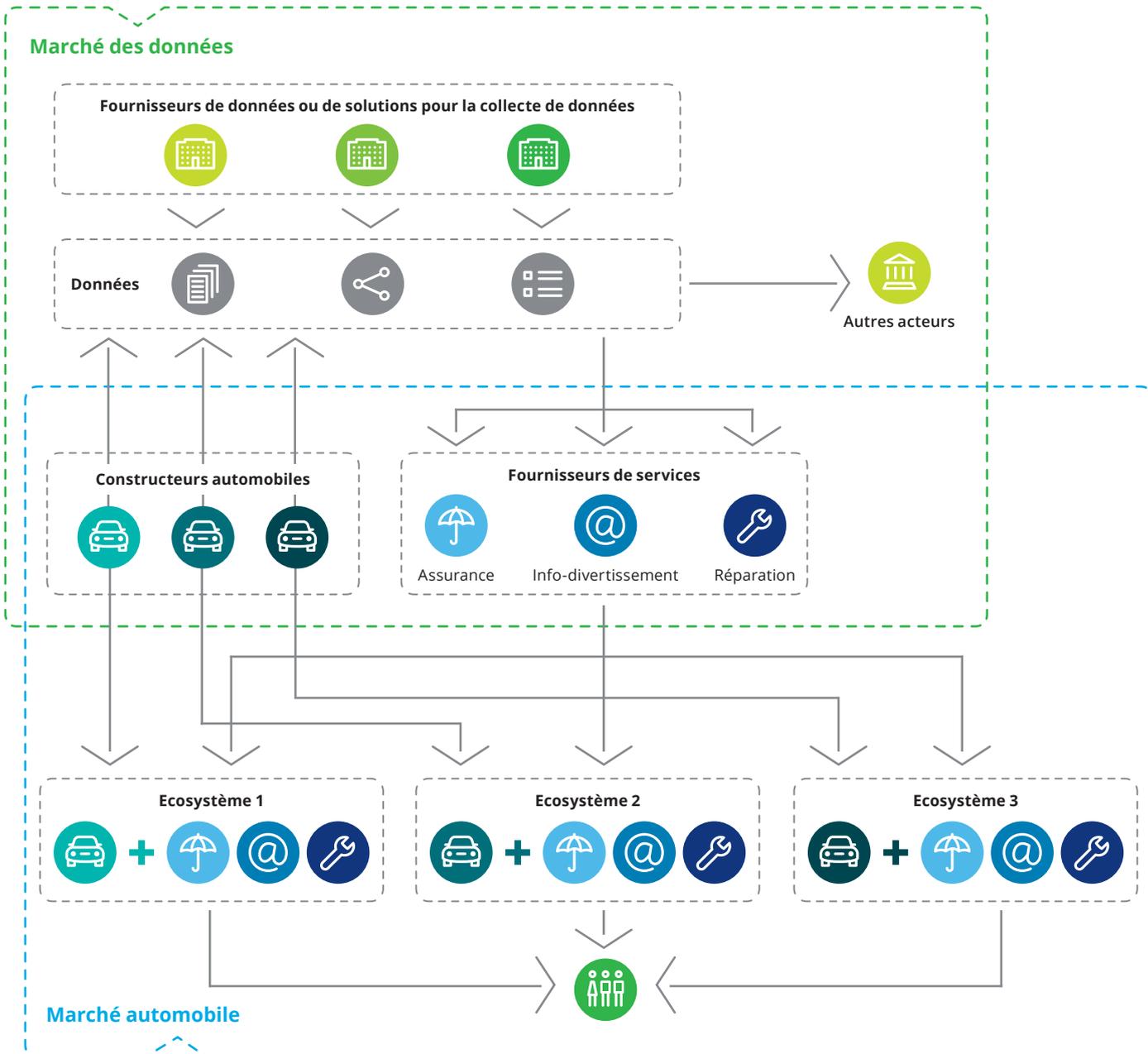


¹ <https://www.entreprises.gouv.fr/secteurs-professionnels/industrie-automobile-france>

² *Ibid.*

³ Association des constructeurs européens d'automobiles. Voir : <https://www.acea.be/statistics/tag/category/employment-trends>

Figure 1. Les marchés des données et de la vente d'automobiles

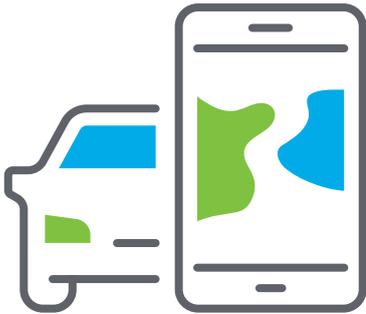


Source : Deloitte

tion des données des véhicules connectés est au cœur de ces transformations avec l'émergence de nouvelles opportunités économiques. Qu'il s'agisse ainsi des sociétés d'assurance, des réseaux de réparateurs automobiles, des équipementiers, des gestionnaires d'infrastructures ou encore des fournisseurs de systèmes de divertissement embarqués ou mobiles, de nombreux acteurs s'intéressent aux données des véhicules connectés pour développer des services personnalisés en lien avec la mobilité. Ces acteurs anticipent ainsi les gains de productivité qu'ils pourraient réaliser en profitant des données

collectées par les véhicules sans avoir à supporter les investissements en capteurs de collecte des données et systèmes de traitement automatisés de ces données.

Le modèle économique des services émergents autour des données du véhicule et les relations entre les différents acteurs restent à construire. Pour mieux appréhender ces relations, il est utile de distinguer deux marchés : le marché des données d'une part, et celui de la construction automobile d'autre part. La figure 1 (ci-dessus) représente ces deux marchés et les acteurs qui les animent.



Sur le marché des données (entouré en vert sur la figure 1), les constructeurs automobiles font face à une concurrence avec plusieurs acteurs en mesure de fournir des données ou des solutions de collecte de données à des fournisseurs de service tiers situés au sein ou en dehors de la filière automobile (par exemple : compagnies d'assurances, acteurs de la réparation et la maintenance, entreprises de divertissement, pouvoirs publics). Sur le marché automobile (entouré en bleu sur la figure 1), la digitalisation croissante des véhicules et les interactions entre différents objets connectés participent d'une tendance croissante à l'achat non seulement de véhicules, mais de « paquets » de biens et de services associés au véhicule : les constructeurs fournissent des véhicules (biens primaires) auxquels sont associés des services complémentaires, lesquels s'appuient de plus en plus sur des données internes ou externes au véhicule (services complémentaires).

On parle alors d'écosystèmes. Un écosystème est défini comme « un ensemble d'entreprises produisant des biens et des services concurrents ou complémentaires, qui fonctionnent conjointement afin de créer un nouveau marché et de produire des biens et des services valorisés par les consommateurs⁴. » Le principe clé des écosystèmes réside dans la complémentarité entre un bien « primaire » et un ensemble de biens et/ou services « secondaires », qui crée des effets de réseaux⁵. Plus un écosystème est dynamique et attire de nouveaux offreurs/demandeurs, plus le service offert est valorisé par les consommateurs.

Les constructeurs automobiles se retrouvent ainsi au cœur d'un phénomène de transformation de l'automobile, qui les place en position d'offres de données, mais aussi d'animateurs-concepteurs d'écosystèmes groupant leurs véhicules et de multiples services (notamment digitaux). La parfaite compréhension de ces spécificités est primordiale pour permettre aux pouvoirs publics d'intervenir efficacement sur ces marchés.

1.2 Les dispositions relatives à l'accès aux données des véhicules promulguées dans la loi d'orientation des mobilités

C'est dans ce contexte de rupture technologique et concurrentielle que le législateur a édicté des dispositions visant à encadrer l'accès aux données générées par les véhicules dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (ci-après « LOM » ou « Loi d'orientation des mobilités »)⁶. Les principes généraux édictés à l'article 32 de la loi d'orientation des mobilités seront précisés par des mesures qui seront prises par voie d'ordonnance par le Gouvernement dans un délai de 12 mois⁷, puis ratifiées par le Parlement.

Sur cette question de l'organisation et de l'encadrement de l'accès aux données des véhicules, la LOM poursuit deux objectifs principaux, à savoir :

- la réalisation de missions d'intérêt général relatives à la détection et la prévention d'accidents, à la connaissance de l'infrastructure et du trafic routier, aux missions judiciaires et d'enquêtes techniques et de sécurité et à l'organisation de la mobilité ;
- le développement de biens ou services complémentaires s'appuyant sur les données des véhicules connectés qui serait encouragé par l'ouverture de l'accès à ces données à des conditions tarifaires encadrées.

Plus précisément, la Loi d'orientation des mobilités prévoit une série de dispositions organisant l'accès aux données du véhicule, notamment aux articles 25 et 32.

Certaines constituent des mesures d'application de plusieurs règlements européens, notamment le règlement délégué 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017⁸, qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Il en va ainsi de l'article 25 de la LOM qui concerne les données de déplacement et de mobilité, statiques ou dynamiques

4 Hazlett et al. (2011), "Walled Garden Rivalry: The Creation of Mobile Network Ecosystems". *George Mason University Law and Economics Research Paper Series*, 11 (50).

Voir aussi : Autorité de la concurrence, CMA (2014), « Analyse économique des systèmes ouverts et fermés ».

5 Les effets de réseau font référence aux bénéfices ou à l'incrément de valeur que crée un utilisateur additionnel d'un bien ou d'un service sur les autres utilisateurs.

Lorsque ce phénomène est présent, un nombre incrémental d'utilisateurs augmente donc la valeur d'un bien ou d'un service.

6 Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités publiée au *JORF* n° 0299 du 26 décembre 2019.

7 L'article 32 de la Loi d'orientation des mobilités autorise ainsi le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de 12 mois à compter de la promulgation de la LOM, « toute mesure relevant du domaine de la loi afin de [...] permettre un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement des services liés au véhicule de réparation, de maintenance et de contrôle technique automobile, d'assurance et d'expertise automobile, des services s'appuyant sur la gestion de flottes, des services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et des services innovants de mobilité attachée au véhicule ».

8 Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil, publié au *JOUE* L 272 du 21 octobre 2017.

(taux d'affluence et de remplissage, tarification pratiquée, circulation, géolocalisation, etc.) et qui définit notamment les modalités d'accès aux données en ce qui concerne les modes de transport à la demande, par exemple, les voitures proposées en libre-service par les constructeurs.

D'autres ne résultent d'aucune disposition issue du droit de l'Union, comme l'article 32 (6°) de la Loi d'orientation des mobilités qui s'appliquerait dès lors exclusivement en France et non aux autres pays de l'Union européenne. L'objet de cette disposition, introduite au cours du débat parlementaire, est d'organiser un accès à un spectre plus large de données que celles prévues par le règlement européen précité. Sont ainsi concernées non seulement des données de déplacement, mais également des données techniques et potentiellement sensibles pour la sécurité du véhicule (données moteur, données de vitesse, géolocalisation, usure des pneus, etc.), relatives au fonctionnement, à l'entretien ou la réparation des véhicules. L'accès à ces données aurait une finalité purement commerciale liée au développement de services de mobilités.

C'est très précisément cette disposition, ainsi que les modalités d'application qui seront définies ultérieurement par le Gouvernement par la voie de l'ordonnance, purement nationale et ne dérivant pas d'un texte réglementaire européen, qui est l'objet de la présente note.

En pratique, cette disposition de la Loi d'orientation des mobilités et l'ordonnance associée tendront à limiter la possibilité pour les constructeurs automobiles intervenant sur le marché français de définir, selon leurs objectifs et stratégie commerciale, l'accès aux données qui vont être produites et collectées par leurs véhicules et qui sont le produit de leurs seuls investissements. Le législateur prévoit de permettre un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement d'un ensemble large de services spécifiquement énumérés (réparation, maintenance, contrôle technique automobile, assurance, expertise automobiles, gestion de flottes, distribution de carburants alternatifs) et, d'une manière encore plus large, « des services innovants de mobilité attachée au véhicule ».

Afin de mettre en œuvre cette notion d'accès non discriminatoire, le projet d'ordonnance en cours de préparation envisagerait de permettre aux pouvoirs publics français — et eux seuls — de fixer

les conditions opérationnelles et financières de l'accès aux données des véhicules selon différents contextes et usages.

Cette obligation interdirait *de facto* aux constructeurs automobiles de prévoir des exclusivités contractuelles — supprimant leur droit fondamental de propriété sur le résultat de leurs investissements — et au marché de définir le retour sur investissements adapté pour la fourniture de ces données des véhicules connectés.

De ce fait, ce dispositif s'inscrit dans une approche de régulation *ex ante* du modèle économique des relations d'affaires et de coopération entre les constructeurs automobiles et le reste des parties prenantes. Le terme de régulation *ex ante* est ici utilisé au sens large pour faire référence à l'intervention des pouvoirs publics sur le marché par l'édition de règles visant à fixer les conditions d'accès aux données des véhicules et à réglementer les types de relations possibles sur le marché (quand bien même il n'est pas envisagé à ce stade d'intervention active d'un régulateur spécialisé).

Alors que les investissements des constructeurs automobiles doivent impérativement être protégés afin de permettre l'émergence d'un écosystème et de données de qualité tout en protégeant la sécurité des véhicules et des utilisateurs, la Loi d'orientation des mobilités ainsi que le projet d'ordonnance en préparation tendent au contraire à forcer une ouverture de ces données à des tarifs réglementairement fixés *via* une régulation *ex ante* que rien n'appelle, ce qui ne peut que conduire à l'effet inverse.

L'objet de ce présent rapport est d'analyser les risques que ce mode de régulation en voie de définition peut entraîner.

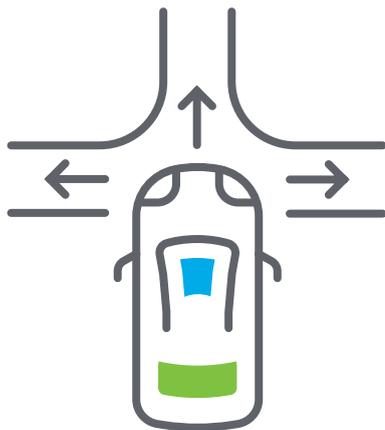
1.3 Les enjeux d'une régulation *ex ante* dans le contexte actuel de rupture technologique et environnementale

L'importance des chiffres cités en introduction met en lumière la portée des enjeux relatifs à la mise en place d'une régulation portant sur les véhicules connectés. La mise en place d'un encadrement réglementaire nouveau ne représenterait pas un enjeu aussi fondamental si cette régulation ne présentait pas la double particularité déterminante :

- de vouloir régler non seulement les rapports entre les constructeurs automobiles et leurs clients, mais aussi l'écosystème qu'ils ont structuré autour de leurs



D'un point de vue économique, aucune régulation ou réglementation n'est « en soi » bénéfique si elle ne vise pas un supplément d'efficacité économique. Elle ne peut et ne doit être envisagée que lorsqu'il a été constaté que certains marchés ne fonctionnaient pas de manière optimale.



produits (fournisseurs et équipementiers en amont, acteurs de la maintenance/réparation et autres acteurs en aval) et leurs interactions avec des acteurs relevant de secteurs économiques foncièrement différents comme les assureurs ou les fournisseurs de services d'info-divertissement à l'aval pour ne citer que les plus évidents ;

- d'intervenir au moment d'une rupture technologique plus globale, liée à l'électrification et à l'automatisation des véhicules ainsi qu'à la mutualisation des services de mobilité, qui mobilise toute la chaîne de valeur.

Dans ce contexte, il est capital d'examiner la pertinence et la nécessité de cette régulation sur un plan économique et juridique sur le fondement des mêmes grilles d'analyse juridique et économique qui sont appliquées de manière commune aux autres secteurs technologiques (télécommunications, énergie) depuis près de 30 ans et l'auraient été si le texte en cause provenait de la Commission européenne.

D'un point de vue économique, aucune régulation ou réglementation n'est « en soi » bénéfique si elle ne vise pas un supplément d'efficacité économique. Elle ne peut et ne doit être envisagée que lorsqu'il a été constaté que certains marchés ne fonctionnaient pas de manière optimale et qu'il apparaît possible de définir des règles qui résoudraient cette sous-optimalité sans créer des effets pervers. Ainsi, comme le rappellent de manière constante les autorités de concurrence⁹, la rivalité entre acteurs de marché, qu'ils soient concurrents ou à des niveaux différents de la chaîne de production, stimule l'esprit d'entreprise et la productivité et permet de faire baisser les prix, d'élargir la variété et d'améliorer la qualité des biens et services. La régulation des marchés n'intervient donc que dans des circonstances exceptionnelles et pour remédier à des défaillances de marché bien identifiées¹⁰. En pratique, c'est le cas lorsque les essais et erreurs des acteurs économiques, agissant librement, ne permettent pas d'atteindre la meilleure allocation de ressources possible du point de vue de l'efficacité économique.

En l'absence d'une défaillance de marché identifiée, restreindre la liberté des entre-

prises de produire les biens et/ou services qu'elles désirent, et tout particulièrement leur liberté de choisir leurs partenaires commerciaux, emporte plus d'effets pervers que de possibilités de gains. Ce type de réglementation prédétermine en effet par avance l'issue des discussions entre les parties prenantes, en accordant à un des acteurs (ici le fournisseur de services) une position plus avantageuse et donc en favorisant les solutions qu'il veut promouvoir au détriment de celles de son partenaire (ici le constructeur). En réaction, celui-ci va alors tenter de limiter les conséquences de l'obligation qui lui a été imposée par les moyens dont il dispose, c'est-à-dire en diminuant ses investissements. L'atténuation de la rivalité entre les constituants de l'offre (les vendeurs) et la canalisation de la demande des acheteurs qui s'ensuit va ainsi affecter les décisions d'investissement, de production, de distribution et de consommation. Pour les consommateurs, ces restrictions vont par conséquent réduire leur liberté de choisir les biens/services qui leur conviennent le mieux parmi l'éventail des possibilités sur le marché puisque la réglementation aura prédéterminé les biens qui peuvent leur être proposés.

Dès lors, et avant même de concevoir des règles affectant l'un des paramètres de la rivalité entre entreprises, notamment lorsqu'il s'agit de l'obliger à fournir ses services à un tiers ou de restreindre la manière dont il fixe et conçoit ses prix, deux questions doivent être posées.

La première est celle de la nécessité, mesurée et objectivement établie, d'une régulation. La régulation proposée répond-elle à une ou plusieurs défaillances de marché qui justifieraient une telle intervention ? Quels sont les risques spécifiques qu'elle adresserait ? Il ne s'agit pas de retenir dans l'abstrait une projection de ce que pourrait ou devrait être de son point de vue une organisation optimale du marché, mais de se demander si celui-ci est à ce point défaillant qu'il faille le contraindre.

La seconde question est celle de ses effets indésirables. Ces effets néfastes peuvent constituer des effets collatéraux de l'objectif visé ou être dus à la survenance d'effets non anticipés, au-delà de l'objectif visé. Il

⁹ Voir par exemple l'explication de la Commission européenne quant à l'importance de la politique de la concurrence pour les consommateurs, disponible à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/competition/consumers/why_fr.html, ou l'explication de l'Autorité de la concurrence dans les sections « choix » et « concurrence » de la publication « 50 mots pour comprendre la concurrence », disponible à l'adresse suivante : <http://www.autoritedelaconcurrence.fr/doc/50mots.pdf>.

¹⁰ Les défaillances de marchés sont des situations où l'allocation de biens et de services dans un marché n'est pas efficiente, ce qui réduit le bien-être. Elles peuvent émerger lorsqu'il existe des problèmes d'asymétries d'information, des externalités, des biens publics, des monopoles naturels, etc.

s'agit notamment des effets de distorsion sur les incitations à l'investissement et partant sur l'innovation, ainsi que sur les relations de concurrence/coopération entre parties prenantes.

Il apparaît que le législateur, dans le cadre de l'édiction des dispositions de la LOM qui prévoit une régulation *ex ante* de l'accès aux données du véhicule connecté, n'a effectué aucune analyse approfondie sur ces deux points, ni plus largement sur la compatibilité d'une telle régulation aux principes fondamentaux relatifs à la liberté de commerce et à la propriété intellectuelle, comme en témoigne l'absence de réponse à ces questions les travaux parlementaires. Il n'apparaît pas non plus que ce texte ait été soumis préalablement à la Commission européenne alors que cette procédure est obligatoire lorsqu'un État membre entend imposer de nouvelles réglementations techniques et règles relatives aux services de la société de l'information¹¹.

La démonstration de la pertinence d'une régulation *ex ante* n'a donc pas même été engagée.

Or, notre analyse montre au contraire qu'il existe des doutes sérieux quant à la pertinence d'une telle régulation :

- **sa nécessité n'est pas démontrée** : les forces concurrentielles présentes sur le marché suffisent à discipliner les constructeurs automobiles et à assurer des incitations fortes à l'efficacité et l'innovation ;
- **elle est porteuse d'effets néfastes majeurs pour l'industrie française et plus vraisemblablement européenne puisque la plus grande part des véhicules mis sur le marché français est des véhicules conçus par des Européens**, à la fois en termes d'innovations et d'affaiblissement dans la concurrence internationale ;
- **le dispositif envisagé ne paraît pas pertinent** au vu du contexte juridique et réglementaire. Il soulève en effet de sérieuses interrogations de conformité à certains principes constitutionnels (au regard notamment du droit de propriété et de la liberté de commerce et d'industrie).

La section 2 analyse la question de la nécessité d'une telle régulation, à la fois sous l'angle économique et juridique. La section 3 met en évidence les effets néfastes potentiels de la régulation. La section 4 montre que, même en cas d'accord sur le principe d'une intervention (*quod non*), le dispositif envisagé n'apparaît pas pertinent.

Notre analyse montre qu'il existe des doutes sérieux quant à la pertinence d'une telle régulation.

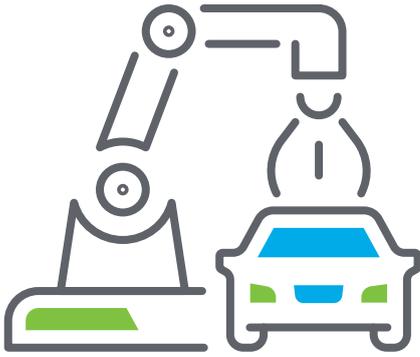


¹¹ Conformément à la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, publiée au *JOUÉ* L 241 du 17 septembre 2015, p. 1-15.



2. Une intervention publique *via* l'établissement d'une régulation *ex ante* de l'industrie n'est ni nécessaire ni justifiée

La réponse à la question de la nécessité de la régulation passe par une analyse à la fois des conditions économiques des marchés concernés et des conditions juridiques qui rendent légitimes une intervention étatique sous forme de régulation *ex ante*.



Après avoir rappelé les principes encadrant la mise en place d'une régulation *ex ante* et l'autorisant à certaines situations spécifiques de marché (2.1.), une analyse des conditions des marchés sur lesquels évoluent les constructeurs automobiles démontre que la mise en place d'une régulation *ex ante* est parfaitement injustifiée. L'absence d'une quelconque défaillance de marché est ainsi flagrante — et ce d'autant plus que le législateur n'invoque aucune défaillance de marché actuelle au soutien des dispositions édictées —, les constructeurs automobiles étant disciplinés par la concurrence naturellement présente sur les marchés en cause (2.2.). Quand bien même d'éventuels problèmes de concurrence ou défaillance de marché venaient à se faire jour dans le futur — ce qui n'est absolument pas démontré —, ces problèmes de concurrence et défaillance pourront être adéquatement traités par le droit de la concurrence (2.3.).

2.1 Les principes prévalant au sein d'une économie de marché imposent de limiter le recours à des régimes de régulation *ex ante*, comme le montre la régulation au sein du secteur des télécoms

La mise en place d'une régulation *ex ante*, telle que prévue dans la Loi d'orientation des mobilités, contraindrait fortement les acteurs présents sur le marché, en restreignant sensiblement leur liberté commerciale et contractuelle en violation des principes fondamentaux en vigueur dans une économie ouverte. Ces principes, parmi lesquels figure le principe de liberté de commerce et d'industrie, imposent que la régulation reste cantonnée à certaines situations spécifiques, comme il ressort d'ailleurs des conditions imposées par le droit européen dans le cadre de la régulation du secteur des télécommunications.

2.1.1 La liberté contractuelle et commerciale des acteurs comme principe cardinal

La liberté de chaque acteur de mener sa politique commerciale comme il l'entend et de contracter avec les personnes de son choix, en application du principe de liberté de commerce et d'industrie, a **valeur constitutionnelle**¹². L'une des raisons fondamentales pour laquelle les opérateurs doivent pouvoir choisir les partenaires avec lesquels ils contractent et sous quelles conditions tient à ce qu'ils sont les seuls à pouvoir évaluer le retour qu'ils estiment adéquat sur les investissements consentis et supporter les conséquences de leurs éventuelles erreurs (pertes) ou réussites (profits). De cette liberté découle le principe selon lequel tout acteur sur un marché doit avoir la possibilité de choisir les modalités auxquelles il souhaite contracter et organiser l'accès à son produit. Le respect de ce principe est d'autant plus fondamental lorsque les investissements consentis portent sur des actifs immatériels comme les données des véhicules connectés dont la propriété est plus difficile à faire respecter : il faut alors admettre que celui qui a consenti à un investissement dispose du droit exclusif d'autoriser ou de refuser l'accès à ses investissements.

Le respect de cette liberté est particulièrement défendu par le droit de l'Union européenne comme étant un acquis des ordres juridiques de tous les États membres. L'Avocat Général Jacob a ainsi rappelé que « les droits des États membres [de l'Union européenne] considèrent tous la liberté de contracter comme un élément essentiel de la liberté du commerce¹³ » et « le droit de choisir ses partenaires contractuels et de disposer librement de sa propriété sont des principes universellement consacrés dans les systèmes juridiques des États membres, en revêtant parfois un caractère constitutionnel » de sorte que « les atteintes à ces droits exigent d'être soigneusement justifiées¹⁴. »

Le droit de propriété est en effet, comme l'a rappelé l'Autorité de la concurrence, « l'un des fondements nécessaires au fonctionnement de l'économie de marché et au développement dynamique de nos sociétés¹⁵. » La préservation du droit de pro-

¹² Le Conseil constitutionnel juge ainsi de manière constante que la liberté contractuelle induit le droit de refuser de contracter ou de refuser de contracter (décision du Conseil constitutionnel du 18 décembre 2003, n° 2003-487-DC), le droit de choisir son cocontractant (décision du Conseil constitutionnel du 13 juin 2013, n° 2013-672-DC) mais également le droit de choisir le contenu du contrat que l'on souhaite conclure (décision du Conseil constitutionnel du 18 décembre 2003 précitée).

¹³ Conclusions de l'avocat général M.F.G. Jacobs présentées le 28 mai 1998 dans l'affaire Bronner (C-7/97), point 53.

¹⁴ Conclusions de l'avocat général M.F.G. Jacobs présentées le 28 mai 1998 dans l'affaire Bronner (C-7/97), point 56.

¹⁵ Avis n° 02-A-08 du Conseil de la concurrence du 22 mai 2002 relative à la saisine de l'Association pour la promotion de la distribution de la presse, page 9.

priété est permise à la fois par la liberté de choix des opérateurs économiques¹⁶, qui est essentielle pour un fonctionnement optimal du marché, mais également par divers moyens de protection des activités liées à l'innovation comme les droits de propriété intellectuelle (brevets, droits d'auteur, etc.)¹⁷ ou le secret des affaires¹⁸ (cf. partie 3.1.1. ci-dessous).

2.1.2 En application de ces principes de liberté contractuelle et commerciale, la régulation *ex ante* doit rester cantonnée à certaines situations spécifiques de marché

Une régulation *ex ante* porte nécessairement atteinte à ces droits et principes, dès lors qu'elle impose des obligations à certains acteurs du marché de donner accès à certaines de ses infrastructures dans des conditions déterminées par les règles édictées et non comme ils y auraient consenti en l'absence d'obligation.

Ce n'est que lorsque le fonctionnement normal du marché, en ce compris l'intervention du droit de la concurrence, **ne suffit pas à régler les problèmes graves de concurrence constatés** qu'une régulation *ex ante* pourra être envisagée, avec l'édition d'une réglementation spécifique et la mise en place d'une autorité de régulation afin de mettre en œuvre et de veiller au respect de ces règles. **Il n'est ainsi jamais question d'anticiper d'éventuels problèmes de concurrence ou défaillances de marché pour justifier une régulation *ex ante* avant de les avoir effectivement constatés.**

Deux situations spécifiques de marché ont jusqu'à présent justifié la mise en place d'une régulation *ex ante* : (i) lorsque le marché était organisé par l'attribution de droits exclusifs à des entreprises (ce qui correspond à des monopoles de droit), généralement publiques, et qu'une transition vers un marché concurrentiel a été décidée et (ii) lorsque des défaillances de marchés durables étaient présentes, traditionnellement du fait d'un monopole

naturel — pas forcément organisé par les pouvoirs publics — comme en présence d'une infrastructure essentielle non duplicable.

Dans le premier cas, l'édition d'une régulation *ex ante* asymétrique, bien souvent transitoire, ne porte pas réellement atteinte à la liberté de contracter et au droit de propriété : les entreprises qui disposaient de droits exclusifs d'utiliser les actifs correspondants ne les avaient obtenus que par le truchement de la loi et non par le mérite, leur financement intervenant *via* un régime dérogatoire mis en place par les pouvoirs publics. Ce que la loi leur a accordé dans l'intérêt général, elle peut donc le leur retirer pour en faire un autre usage, afin de permettre un retour à un marché concurrentiel.

Le second cas peut appeler à la mise en place d'une régulation définitive, laquelle en réalité s'analyse en une forme d'expropriation. Si l'infrastructure, non financée par la puissance publique, appartient à des acteurs qui ont pris le risque de la développer sans se voir accorder aucun monopole, contraindre leur liberté d'usage et les forcer à contracter revient à les exproprier, ce qui requiert une indemnisation. Le coût de cette indemnisation est alors à mettre en balance avec les avantages attendus de la régulation de l'accès et notamment ses conséquences : l'opérateur exproprié de son actif n'acceptera pas ou difficilement de l'entretenir, voire de le développer. Si l'actif n'est pas finalisé ou s'il nécessite un renouvellement, il refusera de procéder à ces opérations.

De manière déterminante, la mise en place d'un régime de régulation *ex ante* procède d'un choix extrêmement lourd qui est réservé à des situations historiques très particulières. Dans tous les cas, la régulation ne vise que l'accès à des infrastructures certes non répliquables, mais toujours déjà construites, pour lesquelles tout au plus se pose la question de leur entretien, pas de leur création ou

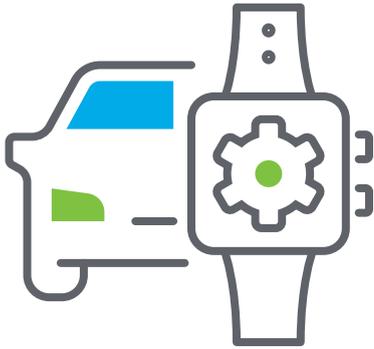
Ce n'est que lorsque le fonctionnement normal du marché, en ce compris l'intervention du droit de la concurrence, ne suffit pas à régler les problèmes graves de concurrence constatés qu'une régulation *ex ante* pourra être envisagée.



¹⁶ Le Conseil constitutionnel a ainsi déjà rappelé que le consentement est un attribut essentiel du droit de propriété. Par exemple, dans une décision du 29 juillet 1998, le Conseil a jugé que « la mise en œuvre du dispositif prévu par l'article 107 peut contraindre le créancier poursuivant à devenir propriétaire d'un bien immobilier sans qu'il ait entendu acquérir ce bien au prix fixé par le juge ; qu'un tel transfert de propriété est contraire au principe du libre consentement qui doit présider à l'acquisition de la propriété, indissociable de l'exercice du droit de disposer librement de son patrimoine ; que ce dernier est lui-même un attribut essentiel du droit de propriété » (décision du Conseil constitutionnel du 29 juillet 1998, n° 98-403-DC).

¹⁷ Le Conseil constitutionnel a ainsi spécifiquement jugé que les biens incorporels, tout comme les biens corporels, relevaient du droit de propriété protégé par la Constitution en indiquant notamment que « les finalités et les conditions d'exercice du droit de propriété ont subi depuis 1789 une évolution caractérisée par une extension de son champ d'application à des domaines nouveaux ; que, parmi ces derniers, figurent les droits de propriété intellectuelle et notamment le droit d'auteur et les droits voisins » (décision du Conseil constitutionnel du 27 juillet 2006, n° 2006-540-DC).

¹⁸ Le secret des affaires constitue un moyen efficace de protéger certains actifs incorporels qui ne peuvent être protégés par les outils classiques du droit de la propriété intellectuelle (brevet, droits d'auteur, etc.) ou en s'affranchissant de la limite temporelle de protection prévue par le droit des brevets. La recette du Coca-Cola ou l'algorithme de Google sont ainsi gardés secrets pour ces raisons.



de leur renouvellement. Tel est le cas du secteur de l'énergie par exemple¹⁹.

En conséquence de son caractère exceptionnel, exorbitant du régime juridique normal dans une économie de marché, plusieurs conditions caractérisant le marché concerné doivent nécessairement être remplies afin d'autoriser la mise en place d'une régulation *ex ante*.

Ce n'est qu'après avoir constaté l'existence de problèmes de concurrence permanents sur un marché, sur lequel opèrent une ou plusieurs entreprises disposant d'une puissance significative, et l'inadéquation des règles de concurrence pour traiter ces problèmes²⁰ qu'une régulation *ex ante* peut être envisagée, qui ne devrait en tout état de cause qu'être transitoire, dès lors que l'objectif doit rester le retour à une régulation par le droit commun de la concurrence lequel reste le principe²¹.

2.1.3 Afin d'interdire toute atteinte injustifiée à ces principes, des critères stricts sont appliqués pour permettre la mise en place d'une régulation *ex ante* dans le secteur des télécoms

Dans le secteur des télécommunications, qui apparaît comme le secteur régulé le plus proche de celui relatif aux données²², la Commission européenne applique des critères stricts afin d'identifier les marchés « qui ne sont pas effectivement concurrentiels²³ » sur lesquels la mise en place d'une régulation *ex ante* est justifiée²⁴.

En premier lieu, des **barrières élevées et non provisoires à l'entrée doivent être présentes** sur le marché, qu'elles soient de nature structurelle²⁵, légale ou réglementaire²⁶. L'analyse doit cependant prendre en compte le caractère dynamique et le fonctionnement des marchés des communications électroniques, et ainsi prendre en considération « les possibilités de lever ces barrières à l'entrée dans un délai déterminé²⁷. »

En deuxième lieu, **la structure du marché ne doit pas présager d'évolution vers une situation de concurrence effective**. Il est par conséquent nécessaire d'examiner la situation de la concurrence au-delà des barrières à l'entrée. L'analyse du caractère effectif de la concurrence doit porter sur les perspectives que le marché offre en termes de concurrence afin de déterminer si une éventuelle absence de concurrence effective peut perdurer. La dynamique du marché doit être prise en compte et peut procéder, nous explique la Commission européenne, « d'évolutions technologiques ou de la convergence de produits et de marchés, qui peut donner lieu à des pressions concurrentielles entre opérateurs actifs sur des marchés de produits distincts²⁸. »

En dernier lieu, **le droit de la concurrence doit être incapable de remédier à lui seul aux défaillances du marché concernées²⁹. L'Autorité de la concurrence a ainsi déjà rappelé que la régulation *ex ante* doit être « réservée(e) [...] aux situations dans lesquelles les obstacles à la concurrence seraient tels que le droit de la concurrence en lui-même, sans le recours à une régulation *ex ante*, ne**

19 Sur lequel les réseaux de transport et de distribution d'électricité appartiennent à Enedis, filiale d'EDF, fournisseur historique.

20 Considérant 27 de la directive 2002/21/CE précitée.

21 Sauf exception : s'il existe des infrastructures essentielles non duplicables qui justifieraient une régulation définitive, uniquement si le droit commun de la concurrence n'est pas susceptible d'ouvrir l'accès à ces infrastructures.

22 Les télécommunications concernent en effet la transmission d'informations à distance avec des moyens électroniques et informatiques, et le déploiement des nouvelles technologies de transmission de ces informations (comme la fibre optique) est financé en grande partie par le secteur privé.

23 Recommandation de la Commission du 9 octobre 2014 concernant les marchés pertinents de produits et de services dans le secteur des communications électroniques susceptibles d'être soumis à une réglementation *ex ante* conformément à la directive 2002/21/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un cadre réglementaire commun pour les réseaux et services de communications électroniques, considérant 6 (publiée au *JOUE* L 295 du 11 octobre 2014).

24 Cf. les recommandations de la Commission concernant les marchés pertinents de produits et de services dans le secteur des communications électroniques susceptibles d'être soumis à une réglementation *ex ante* précitées.

25 La Commission précise que les « barrières structurelles résultent de la situation initiale en matière de coûts ou de demande, qui crée des conditions asymétriques entre les opérateurs en place et les nouveaux arrivants, freinant ou empêchant l'entrée de ces derniers sur le marché » (recommandation de la Commission du 9 octobre 2014 précitée, point 12).

26 La Commission indique que ces barrières légales ou réglementaires « ne résultent pas de conditions économiques mais de mesures législatives, administratives ou autres ayant un effet direct sur les conditions d'entrée et/ou le positionnement des opérateurs sur le marché pertinent » *Ibid.*, point 13).

27 *Ibid.*, point 11.

28 *Ibid.*, point 15.

29 Recommandation de la Commission du 11 février 2003 concernant les marchés pertinents de produits et de services dans le secteur des communications électroniques susceptibles d'être soumis à une réglementation *ex ante* conformément à la directive 2002/21/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un cadre réglementaire commun pour les réseaux et services de communications électroniques, considérant 9 [publiée au *JOUE* L 114 du 8 mai 2003 ; recommandation de la Commission du 9 octobre 2014 concernant les marchés pertinents de produits et de services dans le secteur des communications électroniques susceptibles d'être soumis à une réglementation *ex ante* conformément à la directive 2002/21/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un cadre réglementaire commun pour les réseaux et services de communications électroniques, considérant 11 (publiée au *JOUE* L 295 du 11 octobre 2014)].

serait pas suffisamment efficace³⁰ » et que « cette réglementation n'a donc pas vocation à se maintenir au-delà de ce qui apparaît nécessaire³¹. »

Ces trois conditions qui permettent de justifier la mise en place d'une réglementation *ex ante* sur un marché dans le secteur des communications électroniques — mais qui peuvent également s'appliquer à tout secteur en réalité — sont cumulatives.

En tout état de cause, quand bien même ces conditions seraient réunies, une réglementation *ex ante* ne serait justifiée que pour autant qu'elle serait transitoire. L'Autorité de la concurrence rappelle ainsi régulièrement que la réglementation *ex ante* dans le secteur des télécoms relève « du régime de l'exception par rapport au droit commun de la concurrence » et constitue « un processus dont l'objectif de long terme doit rester la suppression de toute réglementation *ex ante*³² », celle-ci n'ayant pas « vocation à se maintenir au-delà de ce qui apparaît nécessaire³³ » dès lors qu'elle constitue un « régime transitoire qui ne peut être justifié que par la persistance d'obstacles au développement de la concurrence³⁴. »

Or, ces conditions permettant de justifier la mise en place d'une réglementation *ex ante* ne sont pas réunies en ce qui concerne un potentiel marché des données des véhicules connectés dès lors qu'aucune défaillance de marché persistante n'a été constatée (2.2.), si bien que la situation à laquelle le droit de la concurrence ne pourrait remédier ne saurait même être identifiée (2.3.).

2.2 Aucune défaillance de marché conduisant à l'absence de concurrence effective n'est constatée

Les prémisses sur lesquelles se fonde la volonté de réguler l'accès aux données des véhicules connectés apparaissent infondées. En pratique, aucune défaillance de marché, comme l'existence de positions dominantes ou d'infrastructures essentielles, n'a jusqu'à présent été constatée à la suite d'une analyse approfondie. Établir que les constructeurs automobiles disposent d'une position dominante sur les

données que leurs véhicules génèrent, et *a fortiori* qu'elles soient une facilité essentielle exigerait, type par type, de démontrer au préalable que :

- l'information que ces données comportent ne peut être établie autrement ;
- les caractéristiques des marchés sur lesquels ils interviennent n'incitent pas les constructeurs à y donner accès à des conditions raisonnables.

Ce n'est que dans cette situation que la possibilité d'une réglementation *ex ante* pourrait pourtant être envisagée.

2.2.1 Les constructeurs automobiles font face à la concurrence d'autres fournisseurs de données

Il est capital de rappeler que les constructeurs automobiles sont sujets à des pressions concurrentielles significatives sur le marché des données nécessaires à la fourniture de services de mobilités. Les constructeurs sont à la fois en concurrence entre eux et avec d'autres fournisseurs ou sources de données, comme les Smartphones, les capteurs de différentes natures, les boîtiers et les applications mobiles.

En pratique, certaines des données produites par un véhicule en particulier sont substituables par **les données produites par d'autres véhicules**. C'est le cas des données sur l'état des infrastructures ou sur le trafic que les véhicules seraient susceptibles de générer et qui ne sont pas spécifiques à un seul et unique véhicule. Les véhicules de différents constructeurs automobiles sont, s'agissant de ces données, en concurrence pour les produire.

Les capteurs sur infrastructure permettent également de recueillir des informations précises sur la présence et le temps de présence des véhicules, leur taille, leur forme, leur vitesse de circulation, la distance intervéhiculaire et le taux d'occupation, entre autres. Certains capteurs comme les satellites et les véhicules traceurs, peuvent également fournir des informations sur le comportement de l'utilisateur, les paramètres cinématiques du véhicule, les émissions de gaz polluants

Les constructeurs automobiles sont sujets à des pressions concurrentielles significatives sur le marché des données nécessaires à la fourniture de services de mobilités. Les constructeurs sont à la fois en concurrence entre eux et avec d'autres fournisseurs ou sources de données, comme les Smartphones, les capteurs de différentes natures, les boîtiers et les applications mobiles.



30 Voir par exemple avis du Conseil de la concurrence n° 06-A-21 du 17 novembre 2006 relatif à une demande d'avis de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (Arcep) dans le cadre de la procédure d'analyse du marché des accès large bande livrés au niveau national, point 13.

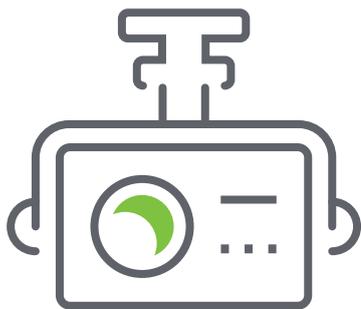
31 Voir par exemple avis du Conseil de la concurrence n° 06-A-21 du 17 novembre 2006 précité, point 13.

32 Voir par exemple avis du Conseil de la concurrence n° 06-A-21 du 17 novembre 2006 précité, points 12 et 13.

33 Voir par exemple avis du Conseil de la concurrence n° 06-A-21 du 17 novembre 2006 précité, point 13.

34 Voir par exemple avis du Conseil de la concurrence n° 03-A-07 du 21 mai 2003 relatif à une demande d'avis du ministre de la Culture et de la Communication et de la ministre déléguée à l'Industrie concernant un projet de loi relatif aux communications électroniques, point 8.

La régulation pourrait avoir l'effet paradoxal de contribuer à évincer d'autres acteurs qui pourraient pourtant stimuler encore davantage la concurrence entre constructeurs et leurs différents écosystèmes, laquelle est d'ores et déjà intense.



ou encore les conditions extérieures de circulation³⁵. Ils peuvent être de typologies différentes selon qu'ils soient posés dans la chaussée, en accotement de la chaussée ou qu'ils soient embarqués.

Ces capteurs de données alternatifs font l'objet d'efforts de R&D importants, qui devraient déboucher sur des captures de données toujours plus fines, sans recours aux données internes du véhicule. C'est le cas par exemple de la start-up française Altaroad³⁶, qui travaille dans la conception et commercialisation de capteurs permettant aux chaussées de communiquer des informations sur leur état physique et sur le trafic qui les parcourt, en temps réel, et qui visent à améliorer la durabilité et la sécurité des infrastructures routières³⁷.

Les boîtiers utilisés pour la fourniture de services d'assurance personnalisés sont un autre exemple de sources alternatives de données. Leur principe consiste à se connecter au véhicule à travers la prise OBD et, sur la base d'une puce GPS et d'un accéléromètre, à analyser jour après jour la conduite de l'utilisateur dans le but d'ajuster les mensualités ou la prime totale d'assurance à la réalité de la conduite³⁸.

D'autres objets sont utiles à la création et le recueil de données. Par exemple, les **capteurs de vibrations**, comme ceux de la start-up CARFIT³⁹, permettent de recueillir des informations pour effectuer de l'auto-diagnostic et de la maintenance prédictive, de même que des **applications mobiles** qui servent de carnet d'entretien, disponibles sur Android ou iOS, comme « Mes voitures », « Carnet entretien auto » et « Car manager ».

Ainsi, non seulement les constructeurs automobiles ne sont pas les seuls à pouvoir fournir des données pertinentes pour différentes finalités, mais en réalité les contraindre à proposer leurs données à des conditions imposées va remettre en cause la possibilité des concurrents sur le marché des données, généralement très innovants, de continuer à se développer et de trouver des financements.

Dès lors que les gestionnaires d'infrastructures, les fournisseurs de services de mobilité et d'après-vente, ainsi que d'autres acteurs divers intéressés dans l'étude et l'exploitation des données de différentes natures, auront la possibilité d'accéder directement auprès des constructeurs aux données des véhicules connectés pour la réalisation de leurs missions ou au développement de leurs offres, à des conditions économiques régulés et excessivement favorables, ils vont se détourner des autres solutions⁴⁰.

Enfin, les constructeurs sont également en concurrence avec d'autres acteurs, capables de produire des données via d'autres terminaux/capteurs. C'est le cas des Smartphones notamment, qui permettent également de générer et de récolter des données relatives aux comportements de mobilité, à la localisation et au suivi des conditions de trafic. Ces données sont constamment renouvelées et sont proposées par les grandes plateformes digitales et des data brokers qui peuvent en plus les offrir mutualisées avec d'autres données ou services. Si la régulation leur permet d'accéder à ces données, cette obligation d'accès les placera dans une situation asymétrique puisqu'ils pourront, eux, exiger un accès aux investissements des constructeurs automobiles sans que ces derniers ne puissent obtenir la réciproque (par exemple l'accès à leurs données).

Dans ces conditions, le risque que les constructeurs mettent en œuvre des stratégies d'exclusion en interdisant l'accès à leurs données est faible car ils sont soumis à la pression concurrentielle d'autres fournisseurs de données. Symétriquement, si on les contraint à donner accès aux données que produisent leurs véhicules à des conditions déconnectées du marché (trop basses), on les désincite nécessairement à développer pleinement leurs systèmes.

Ainsi, alors que l'hypothèse d'un monopole « naturel » des constructeurs sur ces données est démentie par l'existence même d'autres sources de fourniture des données pertinentes en cause, la régulation pourrait avoir

35 Voir : <https://www.mobilite-intelligente.com/article/annuaires/technologies/capteurs/capteurs-embarques>

36 Voir : <https://www.altaroad.com/>

37 Voir : https://www.challenges.fr/start-up/altaroad-pour-des-routes-plus-sures-et-intelligentes_648969

38 Voir : <https://www.direct-assurance.fr/nos-assurances/assurance-auto-connectee>. Nous ne nous prononçons pas sur le caractère légal ou pas de ces usages de la prise OBD.

39 Voir : <https://car.fit/?lang=en>

40 Rappelons que le législateur prévoit de « permettre un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement des services liés au véhicule de réparation, de maintenance et de contrôle technique automobiles, d'assurance et d'expertise automobiles, des services s'appuyant sur la gestion de flottes, des services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et des services innovants de mobilité attachée au véhicule. »

l'effet paradoxal de contribuer à évincer d'autres acteurs qui pourraient pourtant stimuler encore davantage la concurrence entre constructeurs et leurs différents écosystèmes, laquelle est d'ores et déjà intense.

2.2.2 Les constructeurs se livrent une concurrence entre écosystèmes associant véhicule et services complémentaires

Les véhicules connectés et les services associés forment des écosystèmes

La place croissante du numérique dans l'économie a conduit à la création et à l'utilisation d'une quantité de plus en plus importante de données, qui ont permis dans le cas de l'industrie automobile le développement de nouveaux biens et services proposés autour des véhicules. Les véhicules dits « connectés » tendent à former de véritables écosystèmes, auxquels participe une multiplicité d'acteurs industriels au-delà des constructeurs et équipementiers automobiles (constructeurs de composants électroniques, opérateurs de télécommunications, multinationales de l'internet et du numérique, industrie informatique et fournisseurs de services d'après-vente).

Le véhicule représente le bien « primaire » pour les utilisateurs demandant un moyen de transport propre. Tous les biens et services proposés autour du véhicule, qui n'ont pas en eux-mêmes vocation à fournir une solution de mobilité, mais qui permettent aux utilisateurs de faire une meilleure utilisation du véhicule, ainsi que de prolonger sa durée de vie, constituent des biens ou services complémentaires, ou « secondaires ».

C'est bien le couple « véhicules et services associés » qui est perçu par le consommateur, et qui fait l'objet de mise en concurrence.

C'est évidemment le cas des biens et des services vendus en même temps que le véhicule, que ces derniers soient développés en interne par les constructeurs automobiles ou en partenariat avec des acteurs extérieurs. Par exemple, les applications de navigation et informations routières, les clés électroniques, les fonctions de détection d'accidents, ainsi que de solutions plus

récentes de systèmes d'exploitation pour les services d'info-divertissement telles que Android Auto et Apple CarPlay, dont les consommateurs sont familiers dans leur environnement de connexion mobile et dont ils sont demandeurs pour la connectivité entre équipements.

Ces services, ou la possibilité de les intégrer au véhicule ultérieurement, sont mis en avant par les constructeurs automobiles pour valoriser et différencier leur offre. Ainsi, les consommateurs arbitrent entre un ensemble de caractéristiques et de services au moment de leur achat d'un véhicule. Ils mettent bien en concurrence différents écosystèmes.

La perception d'une combinaison « véhicule — services complémentaires » comme écosystème est également valable, de manière croissante, pour les services de type « après-vente ».

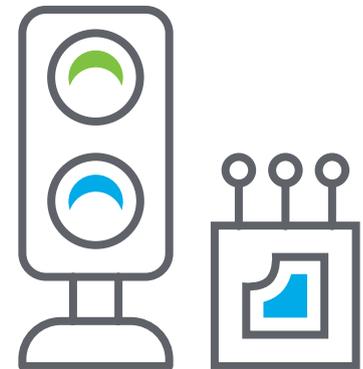
Premièrement, même lorsque les services interviennent postérieurement à l'achat du véhicule, les consommateurs sont en mesure d'anticiper les coûts associés et de les ramener à leur arbitrage initial lors de l'achat du véhicule.

C'est notamment le cas des acheteurs professionnels de véhicules, qui représentent plus de 50 % du marché des véhicules neufs⁴¹, dont le nombre important de transactions et contrats établis avec différents constructeurs (effet volume) et leur expérience cumulée (effet temporel), leur permettent d'avoir une connaissance précise sur les coûts de réparation et d'entretien des véhicules. Leurs décisions d'achat de véhicules sont donc fondées sur une connaissance de l'ensemble de biens et de services complémentaires et d'après-vente possibles et de leurs prix respectifs.

C'est le cas également des acheteurs particuliers, pour lesquels plusieurs facteurs leur permettent d'anticiper et de quantifier les liens entre l'achat du véhicule et les différents coûts secondaires associés, les conduisant ainsi à faire jouer la concurrence entre écosystèmes en termes de coûts complets.

Les acheteurs particuliers acquièrent de l'expérience sur les coûts d'entretien et de réparation au fur et à mesure qu'ils utilisent des véhicules. En pratique, la durée de dé-

Les véhicules dits « connectés » tendent à former de véritables écosystèmes, auxquels participe une multiplicité d'acteurs industriels au-delà des constructeurs et équipementiers automobiles.



⁴¹ Selon les données de l'Argus Pro, en 2018, les immatriculations à client final ont représenté 48,5 % du marché des voitures neuves en France, soit un volume d'1 million d'unités. Les immatriculations aux loueurs de courte durée ont représenté 11,4 % du marché de véhicules neufs, en progression depuis 2017. Les transactions à société représentent 11,5 % du marché. Les immatriculations aux loueurs de longue durée ont progressé de 6,1 % afin d'atteindre 9,9 % du marché de véhicules neufs. Enfin, les véhicules de démonstration représentent 15,5 % des immatriculations de véhicules neufs. Voir : <https://pro.largus.fr/actualites/ventes-par-canaux-remontee-des-particuliers-en-2018-peugeot-leader-9563391.html>.

Les nouveaux modes de consommation de l'automobile, et de la mobilité au sens large, tendent à intégrer de plus en plus les services après-vente à l'acte d'achat et d'utilisation du véhicule lui-même.



tention moyenne d'un véhicule, d'environ cinq ans⁴², couplée à des politiques telles que la prime à la conversion des véhicules facilitant l'achat d'un nouveau véhicule électrique ou hybride rechargeable, revue à la hausse depuis le 1^{er} janvier 2019⁴³, conduisent le consommateur à expérimenter une multiplicité de véhicules tout au long de sa vie.

Par ailleurs, des intermédiaires plus expérimentés permettent d'identifier les liens entre coûts d'achat du bien primaire et coûts secondaires associés. Il s'agit notamment des assurances qui, gérant les coûts des interventions, disposent d'informations précises pour comparer les coûts complets véhicule/réparation par marque et modèle de véhicules et proposent des services permettant de conseiller les consommateurs dans leur choix de véhicule⁴⁴. Finalement, cette multiplicité d'expériences couplée au partage d'informations renforce la nécessité pour les constructeurs automobiles de maintenir leur réputation.

Deuxièmement, les nouveaux modes de consommation de l'automobile, et de la mobilité au sens large, tendent à intégrer de plus en plus les services après-vente à l'acte d'achat et d'utilisation du véhicule lui-même.

Les consommateurs bénéficient d'offres de contrats de plus en plus complets, qui leur permettent de ramener le prix du service à l'achat primaire du véhicule. D'une part, sur la période de garantie, explicitement indiquée au moment de l'achat d'un véhicule, les coûts de réparation sont implicitement inclus dans le contrat initial, supprimant alors le caractère secondaire de ces services durant un certain temps. D'autre part, au-delà de cette période, les acheteurs peuvent également souscrire à des contrats d'entretien de long terme au moment de l'achat du véhicule.

Ces contrats, proposés par le constructeur, l'assurance, le réseau de réparation, le garage indépendant ou la banque, pour ne

citer que quelques exemples, permettent la prise en charge intégrale des dépenses d'entretien et certaines réparations durant trois à cinq ans.

De plus, les consommateurs ont l'opportunité de s'informer par eux-mêmes sur les coûts de maintenance et de réparation avant l'achat d'un véhicule grâce aux informations disponibles en ligne, grâce aux partages d'expériences et des sites de comparaison de prix. Des comparateurs tels que Vroomly⁴⁵ et iDGARAGES⁴⁶ permettent de réaliser des devis en ligne, de comparer les prix des garages pour la même prestation, ainsi que de comparer la réputation des garages grâce au système de notation des consommateurs.

En outre, le développement de la location, de la conduite partagée et du covoiturage constitue une nouvelle tendance de mobilité non propriétaire sur la base du « paiement à l'usage ». Cette tendance augmente l'exposition à des véhicules différents, au partage d'informations entre consommateurs et implique aussi que les coûts des services d'après-vente ne sont pas supportés par une partie des utilisateurs.

Pour ne donner que quelques chiffres, au-delà de l'expansion du covoiturage, à l'instar de BlaBlaCar qui revendiquait 14 millions d'utilisateurs en 2018 sur le marché français⁴⁷, s'ajoutent les services proposés par des plateformes comme Drivy, leader de l'autopartage en Europe, qui compte plus de 2,5 millions d'utilisateurs et 55 000 voitures partagées dans 6 pays en Europe, dont 38 000 en France et dont plus de 2 500 en libre-service⁴⁸. De plus, le positionnement des constructeurs français sur ce segment de la mobilité démontre les opportunités considérables de ce nouveau mode de mobilité. En février 2019, le groupe PSA a annoncé son acquisition de TravelCar, une start-up proposant des services de location de voiture entre particuliers⁴⁹. De son côté, Renault, déjà présent sur ce segment à Paris avec

42 En 2015, un conducteur gardait en moyenne son véhicule pendant 5,5 ans. Voir : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2569366?sommaire=2587886>.

43 Prime à la conversion des véhicules 2019, <https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/accueil/>.

44 Par exemple, la Maaf, avec son « club-auto », propose un recueil des évaluations de plusieurs véhicules par des assurés Maaf (Voir « Avis Auto by MAAF », disponible à l'adresse suivante : <https://services-et-avantages.maaf.fr/u-mobilite/fo-avisauto.html>). Par ailleurs, certains acteurs proposent des devis assurance sur leurs sites web en moins de cinq minutes, avec des descriptions détaillées des offres selon différents véhicules et marques (voir par exemple : <https://www.gmf.fr/assurance-auto-audi>).

45 Voir par exemple <https://www.vroomly.com/>, qui revendique avoir atteint 40 000 demandes de devis mensuelles parmi les 42 prestations proposées par les ateliers certifiés pour le mois d'avril 2019 (<https://www.decisionatelier.com/Vroomly-signe-un-partenariat-avec-Midas,12535>).

46 <https://www.idgarages.com/fr-fr/a-propos/qui-sommes-nous>.

47 *Les Échos*, 2018, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/comment-le-covoiturage-a-conquis-la-france-139790>.

48 En avril 2019, Drivy a rejoint Getaround, la première plateforme d'autopartage aux États-Unis. Voir : <https://www.drivy.com/press>.

49 *Les Échos*, 2019, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/psa-prend-le-contrôle-de-la-jeune-pousse-travelcar-962701>.

Moov'In.Paris, a annoncé en mai 2019 un partenariat avec la société Vulog, spécialisée dans les technologies de mobilité partagée⁵⁰.

Dans ce contexte, il est attendu que les consommateurs paient de plus en plus souvent un prix à l'usage qui inclut l'ensemble de coûts de court, moyen et long terme relatifs à la mobilité (assurance, maintenance, réparation, etc.). Ce type de commercialisation tend à conforter la vision du véhicule et des services associés comme écosystème, donnant lieu à une concurrence globale entre offreurs de mobilité.

La concurrence entre écosystèmes constitue une pression concurrentielle indirecte sur les comportements des constructeurs quant aux données de leurs véhicules

Le marché automobile, associant le véhicule en tant que produit primaire et un grand nombre de produits et services secondaires complémentaires ayant un poids important dans l'arbitrage des acheteurs de véhicules, constitue donc un marché d'écosystèmes.

Ces derniers ont en commun de rassembler un grand nombre d'acteurs et de produits, tout en ayant un degré d'ouverture variable.

Dans le cas d'un écosystème « ouvert », comme c'est le cas par exemple du système d'exploitation « Android » de Google, le bien primaire est équipé d'une interface accessible aux fabricants de composants ou de services secondaires autres que le propriétaire du bien primaire lui-même. Ce bien primaire est alors compatible avec un éventail relativement large d'autres composants et services secondaires disponibles sur le marché, ce qui permet aux consommateurs de varier les combinaisons de composants provenant de différents acteurs. Dans ce cas, il existe une concurrence à l'intérieur de chaque écosystème, ou plus précisément, entre de multiples combinaisons bien primaires/services complémentaires.

Dans le cas d'un écosystème fermé, comme c'est le cas du système d'exploitation « iOS » d'Apple, le bien primaire ne peut fonctionner qu'avec des composants et services secondaires bien définis, souvent développés par le fabricant du bien primaire lui-même ou en partenariat avec des acteurs sélectionnés par lui⁵¹. Il n'y a alors généralement pas (ou peu) de concurrence au sein de l'écosys-

tème, mais chaque écosystème reste en concurrence avec d'autres écosystèmes, que ces derniers soient ouverts ou fermés. Tel est le cas de la concurrence entre les Smartphones « iPhone » d'Apple et ceux d'autres marques, comme Samsung, basés sur le système d'exploitation Android.

En pratique, cela signifie que différents modèles d'affaires peuvent émerger, reflétant différentes stratégies, qui dépendent notamment de l'intégration verticale du propriétaire du bien primaire et de son niveau de contrôle sur les composants du système. Dans tous les cas, le point clé est que la concurrence entre biens primaires devient une concurrence entre écosystèmes.

Cette conclusion a un impact majeur sur l'appréciation de la concurrence entre biens et services appuyée sur les données du véhicule connecté. Les constructeurs automobiles ne peuvent pas regarder les deux marchés, du véhicule d'une part, et des biens et des services associés d'autre part, comme indépendants. S'ils dégradent l'efficacité des services qui s'appuient sur les données du véhicule, par exemple en pratiquant des prix élevés, ou en bloquant l'entrée d'acteurs efficaces au profit de leurs services en propre moins performants, ils dégradent l'attractivité relative de l'ensemble de l'écosystème de leurs véhicules, et subiront donc une dégradation de leurs ventes de véhicules.

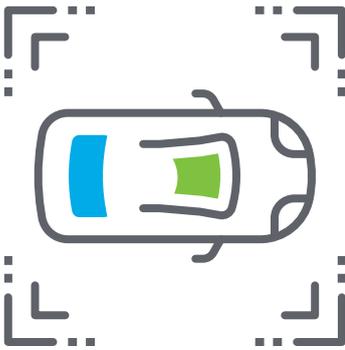
Par exemple, si un constructeur automobile développait son propre système d'interface entre le véhicule et le Smartphone du conducteur, sans interface avec l'univers du système d'exploitation (type Car Play ou l'cockpit), il s'exposerait au risque que les consommateurs se détournent de ses véhicules au profit de véhicules concurrents intégrant les fournisseurs tiers. Autrement dit, dans ce contexte de concurrence entre écosystèmes, les constructeurs n'ont pas intérêt à exclure les fournisseurs tiers et sont au contraire incités à les attirer. Cette incitation à collaborer n'a d'ailleurs aucune raison de se limiter aux fournisseurs de services déjà établis. Les constructeurs ont tout autant intérêt à attirer des acteurs innovants, de petite taille, tant pour assurer la diversité des services proposés que pour ne pas être dépendants d'un nombre limité de partenaires de très grande taille.



⁵⁰ Les Échos, 2019, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/vulog-sallie-avec-renault-pour-developper-lautopartage-1022684>.

⁵¹ Pour une discussion plus détaillée sur la définition du concept d'écosystème, de leur caractère ouvert ou fermé et de son analyse économique, voir : Autorité de la concurrence, CMA (2014), « Analyse économique des systèmes ouverts et fermés ».

Les constructeurs automobiles ne peuvent pas regarder les deux marchés, du véhicule d'une part, et des biens et des services associés d'autre part, comme indépendants.



La conséquence est que la forte concurrence qui existe entre les constructeurs sur le segment des véhicules les contraint également à être les plus efficaces et attractifs possibles sur les biens et services complémentaires, à la fois en termes de prix et d'innovation. Un constructeur qui serait même effectivement considéré comme contrôlant l'accès aux données issues de son véhicule resterait en concurrence avec d'autres fournisseurs de véhicules sur l'offre groupée « véhicule + service ». Les constructeurs sont donc, sinon contraints, du moins fortement incités à intégrer dans leur stratégie relative aux données l'impact des services associés sur leur compétitivité, en tant que vendeurs du paquet « véhicule/ services complémentaires ».

Les décisions de mise à disposition des données doivent être comprises au regard de la concurrence entre écosystèmes. La forte concurrence entre écosystèmes (c'est-à-dire entre paquets « véhicule/services complémentaires ») discipline le comportement des différents acteurs, ainsi que les possibles incitations d'exploitation de pouvoir de marché par les constructeurs automobiles.

En outre, ces évolutions créent des opportunités pour d'autres acteurs, qui ne sont pas des constructeurs de véhicules, mais qui commercialisent des biens et des services complémentaires dont l'attractivité augmente aux yeux des consommateurs. Ces acteurs sont à même de créer des nouvelles pressions concurrentielles sur la base de nouveaux modèles économiques. Le cas emblématique est celui de l'investissement massif de Google sur le véhicule autonome, qui à travers son entreprise dérivée « Waymo », est en mesure de construire et d'opérer des véhicules autonomes, ainsi que de proposer des partenariats avec des constructeurs automobiles pour équiper des véhicules existants avec la technologie de conduite autonome⁵². Les compétences de pointe en analyses de données et en intelligence artificielle, la maîtrise de nombreux services digitaux et des données associées, permettent à des acteurs comme Google, ou à des start-up spécialisées, de compenser leur absence historique sur le véhicule traditionnel.

Ainsi, les constructeurs font face à des pressions concurrentielles importantes qui contraindront leurs stratégies d'utilisation et de commercialisation des données du véhicule connecté.

2.2.3 Conclusion : les constructeurs automobiles ne peuvent donc être considérés comme dominants et les données des véhicules connectés ne peuvent être caractérisées de facilités essentielles

La volonté de réguler l'accès aux données des véhicules connectés apparaît ainsi fondée sur des présupposés erronés selon lesquels les constructeurs automobiles qui détiendraient ces données seraient en position dominante voire en monopole, et que les données qu'ils détiendraient constitueraient des facilités essentielles, nécessaires à de nombreux acteurs afin d'exercer une activité sur un marché aval.

Lorsque les travaux parlementaires indiquent que « les données [peuvent] être considérées comme des infrastructures essentielles » et que « l'accès aux données dans des conditions non discriminatoires peut éviter que ne se constituent des barrières à l'entrée anticoncurrentielles⁵³ », ils expriment une opinion qui n'est pas étayée et se heurte à la réalité.

Concernant l'accès aux données, il est manifeste que les constructeurs sont confrontés à la concurrence d'autres producteurs de données, substituables (au moins partiellement) aux données du véhicule connecté. C'est le cas des données qui pourraient être commercialisées par d'autres constructeurs, mais aussi des données issues d'autres terminaux que le véhicule (capteurs sur les infrastructures, ou ajoutés au véhicule).

Il apparaît donc difficile de qualifier une position dominante de chaque constructeur sur ce potentiel marché limité aux données de son véhicule dès lors que (i) les constructeurs font face à la concurrence d'autres fournisseurs de données pour une majorité des usages — notamment ceux qui nécessitent d'inférer de ces données des indications sur le comportement des utilisateurs du véhicule⁵⁴ —, et (ii), pour les seules

⁵² Waymo a établi un service de taxi aux États-Unis, à Phoenix, Arizona, où il a également commencé à exploiter certaines voitures sans chauffeur suppléant. Voir : <https://www.telegraph.co.uk/technology/2019/08/19/google-spin-out-waymo-rules-building-self-driving-cars/>.

⁵³ Rapport de Monsieur Didier Mandelli, sénateur, 6 mars 2019, tome I, page 203.

⁵⁴ Les données relatives aux déplacements des utilisateurs, à sa vitesse ou à son style de conduite peuvent par exemple être obtenues par de nombreux autres moyens comme des Smartphones, des boîtiers à installer à l'intérieur de l'habitacle du véhicule, des données GPS, et sont donc susceptibles d'être détenues par de nombreux acteurs (GAFAM, assurances, etc.).

données des véhicules identifiées comme n'étant pas à ce stade en concurrence avec d'autres données — par exemple les données spécifiques au véhicule et nécessaires à la réparation et à la maintenance, une régulation existe déjà imposant aux constructeurs d'y donner accès (*via* la prise OBD)⁵⁵.

Pour ces raisons, et du fait des caractéristiques spécifiques des données qui sont non rivales, il existe de nombreuses possibilités pour les acteurs, actifs sur le marché de la vente de véhicules automobiles — s'ils en avaient le besoin — ou sur les marchés aval ou connexes, d'obtenir des « datasets » compétitifs.

Par conséquent, les données des véhicules ne peuvent être considérées comme « indispensable[s] à l'exercice de l'activité [d'acteurs sur des dérivés] en ce sens qu'il n'existe[rait] aucun substitut réel ou potentiel » à ces données⁵⁶, condition nécessaire pour qualifier une facilité essentielle.

Il n'est pas non plus possible de conclure à l'insuffisance de concurrence sur le marché des écosystèmes qui se forment autour des véhicules connectés. Les constructeurs automobiles sont contraints d'assurer l'efficacité maximale des services associés pour faire face à la concurrence entre écosystèmes, qui repose de plus en plus sur le caractère innovant et l'attractivité des services complémentaires aux véhicules. Cette concurrence au niveau de l'écosystème rend ainsi improbable toute position dominante sur d'éventuels marchés secondaires, et par conséquent tout abus, compte tenu de l'interdépendance entre le marché primaire et le marché secondaire⁵⁷ (cf. partie 2.2.2).

L'innovation rapide et les taux d'investissement élevés observés dans l'industrie témoignent de la concurrence soutenue sur ce marché. Le marché compte à la fois de très nombreux constructeurs actifs sur le marché français⁵⁸, des nouveaux entrants qui ont un succès non négligeable et des entreprises technologiques particulièrement innovantes bientôt prêtes à entrer sur le marché et à remettre en cause les positions sur le marché des principaux constructeurs d'aujourd'hui⁵⁹.

Cette dynamique existante doit nécessairement être prise en considération pour déterminer si une régulation *ex ante* du marché apparaît justifiée dès lors que « la concurrence est un processus dynamique et l'appréciation des contraintes concurrentielles pesant sur une entreprise ne saurait se fonder uniquement sur la situation de marché existante. L'effet potentiel de l'expansion de concurrents réels ou de l'entrée de concurrents potentiels, y compris la menace d'une telle expansion ou d'une telle entrée, entre également en ligne de compte » comme l'a rappelé la Commission européenne⁶⁰.

Dans ce contexte, les constructeurs automobiles ne se trouvent pas dans une position leur permettant d'exercer un pouvoir de marché pour fixer des prix supra concurrentiels ni pour leurs véhicules, ni pour l'accès aux données, ni pour la fourniture de services complémentaires. Aucun risque d'atteinte à la concurrence n'est caractérisé.

En l'absence d'un (ou de quelques) acteur dominant et au regard de l'inexistence de toute facilité essentielle, une régulation *ex ante* des données des véhicules connec-

La forte concurrence qui existe entre les constructeurs sur le segment des véhicules les contraint également à être les plus efficaces et attractifs possibles sur les biens et services complémentaires.



55 Règlement (CE) n° 715/2007 du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, publié au *JOCE* L 171 du 29 juin 2007 ; règlement (CE) n° 692/2008 du 18 juillet 2008, publié au *JOCE* L 199 du 28 juillet 2008 ; règlement (UE) n° 566/2011 du 8 juin 2011, publié au *JOUE* L 158 du 16 juin 2011 ; règlement (UE) 2017/1151 du 1er juin 2017 publié au *JOUE* L 175 du 7 juillet 2017 ; règlement (UE) 2017/1154 du 7 juin 2017 publié au *JOUE* L 175 du 7 juillet 2017 ; règlement (UE) 2017/1347 du 13 juillet 2017 publié au *JOUE* L 192 du 24 juillet 2017.

56 Voir par exemple l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 26 novembre 1998, Oscar Bronner GmbH & Co, C-7/97, point 41.

57 Comme l'a déjà précisé la Commission européenne dans l'affaire Pelikan (22 décembre 1999, affaire IV/34.330). Dans cette affaire, la Commission européenne a considéré que l'entreprise Kyocera n'occupait pas de position dominante sur le marché secondaire de la fabrication et la vente de cartouches pour ses imprimantes en raison des caractéristiques particulières du marché primaire des imprimantes, sur lequel existait une concurrence importante et sur lequel le choix des consommateurs tenait compte du prix des consommables au moment de l'achat. Voir également l'arrêt du tribunal de l'Union européenne du 24 novembre 2011, European Federation of Ink and Ink Cartridge Manufacturers (EFIM) contre Commission européenne, T-296/04. Il ressort de cette jurisprudence, comme l'a parfaitement rappelé l'Autorité de la concurrence dans une décision récente du 27 juin 2018 (n° 18-D-10), que « toute position dominante sur le marché secondaire de la vente des consommables d'un opérateur actif sur le marché des biens primaires peut être exclue s'il est établi qu'il existe une concurrence suffisante sur le marché primaire de la vente des matériels et si les marchés primaire et secondaire sont étroitement liés aux yeux des clients au moment de leur décision d'achat » (point 95), c'est-à-dire si les clients peuvent faire, et feront vraisemblablement, un choix éclairé incluant les coûts qu'ils subiront dans le futur, et qu'un nombre suffisant de clients adapteront leur comportement d'achat, dans un délai raisonnable, sur le marché primaire en cas de hausse de prix ou de dégradation de la qualité sur le marché secondaire (décision Pelikan précitée, point 61).

58 Comme, pour ne citer que les plus importants, PSA, Renault, Citroën, Nissan, Volkswagen, Fiat Chrysler, Opel, BMW, Ford, Toyota, Hyundai, Mitsubishi.

59 Google et les acteurs de la mobilité comme Uber travaillent ainsi activement sur des modèles de véhicules autonomes.

60 Communication de la Commission — orientation sur les priorités retenues par la Commission pour l'application de l'article 82 du traité CE aux pratiques d'éviction abusives des entreprises dominantes, point 16 (publiée au *JOUE* C 45 du 24 février 2009).



tés n'apparaît pas pouvoir être ainsi rationnellement justifiée. Il est regrettable que ce constat ait échappé aux rédacteurs de la loi et du projet d'ordonnance et qu'il n'était pas perçu à la fois que l'activité concernait exclusivement des acteurs privés et que l'accès concernait des données générées uniquement grâce à leurs investissements privés. Il va de soi que s'il s'agissait d'organiser l'accès aux données générées par les véhicules de la RATP et de la SNCF, l'analyse serait tout autre et que, à l'inverse, si cette réglementation venait à s'appliquer aux avions du constructeur Airbus, toute personne s'inquiéterait de l'avantage qui serait ainsi conféré au constructeur Boeing !

Ces constatations sur le fonctionnement actuel du marché auraient pourtant dû conduire le législateur non pas à restreindre les droits des constructeurs automobiles sur le résultat de leurs seuls investissements, mais au contraire à les protéger afin de favoriser la génération de données de qualité.

2.3 L'application des règles de droit commun de la concurrence est suffisamment efficace pour prévenir d'éventuels problèmes de concurrence ou défaillances persistantes de marché

Quand bien même les problèmes de concurrence, à ce stade purement prospectifs, venaient à apparaître à terme, le droit de la concurrence possède en tout état de cause les outils adéquats pour y remédier.

Les articles 102 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et L. 420-2 du Code de commerce imposent en effet déjà à une entreprise en situation de monopole ou de position dominante, qui détient une infrastructure à laquelle les entreprises opérant sur un marché aval doivent nécessairement avoir accès, de permettre l'accès à celle-ci sur une base équitable et non discriminatoire.

Sur ces fondements, les autorités de concurrence peuvent sanctionner les entreprises en position dominante — et uniquement

celles-ci — qui refusent de donner accès à une facilité essentielle si quatre conditions sont réunies : (i) l'accès à la facilité doit être indispensable pour exercer une activité sur un marché connexe au marché sur lequel le détenteur de la facilité détient une position dominante ; (ii) le refus est de nature à exclure toute concurrence effective sur ce marché voisin ; (iii) le refus fait obstacle à l'apparition d'un produit nouveau (ou d'un nouveau développement technologique) pour lequel il existe une demande potentielle des consommateurs et (iv) ce refus n'est pas objectivement justifié⁶¹.

La circonstance que l'encadrement du pouvoir des autorités de concurrence soit étroit s'explique précisément par les mêmes raisons que celles qui peuvent rendre une régulation *ex ante* inappropriée. En effet, dès lors que la mise en place d'une obligation d'accès emporte une forme, même atténuée, d'« expropriation implicite que représente pour le détenteur d'une facilité essentielle, l'obligation de permettre à ses concurrents (à l'aval ou à l'amont) d'accéder à la facilité qu'il détient », il convient nécessairement alors « d'éviter que l'intervention de l'autorité de concurrence n'ait pour effet de décourager l'investissement dans de telles infrastructures et de nuire à l'efficacité économique⁶². »

Ainsi que l'Autorité a pu d'ailleurs le rappeler même « le caractère non duplicable [d'une infrastructure] ne justifie toutefois pas à lui seul le caractère régulable [du marché en cause] dans la mesure où le droit commun de la concurrence peut contraindre un opérateur en position dominante à donner accès à une infrastructure non répliquable lorsque cela est indispensable pour garantir l'exercice d'une concurrence effective sur des marchés aval⁶³. »

D'ailleurs, même si l'Autorité de la concurrence devait conclure à l'absence de caractère essentiel des données du véhicule connecté, elle ne serait pas néanmoins dépourvue de toute possibilité d'intervenir. Comme l'a rappelé l'ancien Président de l'Autorité de la concurrence⁶⁴, la caractérisation d'une infrastructure essentielle n'est pas toujours un préalable indispensable à une

61 Voir par exemple l'arrêt du tribunal de première instance des Communautés européennes du 17 septembre 2007, Microsoft Corp. contre Commission des Communautés européennes, EU:T:2007:289, T-201/04, points 332 et 333. Voir également arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) du 29 avril 2004, IMS Health, aff. C-418/01, points 37 et 38 ; arrêt de la CJCE du 26 novembre 1998, Oscar Bronner, C-7/97, point 41. L'Autorité de la concurrence reprend des conditions similaires dans sa pratique décisionnelle, voir par exemple décision de l'Autorité n° 12-D-28 du 20 décembre 2012 relative à une saisine de la Fédération française de rugby, points 47 à 50.

62 Avis n° 02-A-08 du Conseil de la concurrence précité, pages 9 et 10.

63 Avis n° 08-A-09 du Conseil de la concurrence du 5 juin 2008 relatif à une demande d'avis de l'Arcep dans le cadre de la procédure d'analyse des marchés de gros du haut débit et du très haut débit, point 32.

64 Voir l'audition de Monsieur Bruno Lasserre par la Commission de réflexion et de propositions sur le droit et les libertés à l'âge du numérique en date du 7 juillet 2015, compte rendu n° 15.

intervention de l'Autorité. Celle-ci peut également qualifier d'abus certaines pratiques de refus d'accès à des ressources clés, même des actifs immatériels, qui ne sont pas des infrastructures essentielles, en identifiant des comportements discriminatoires. L'article 102 (d) du TFUE déclare en effet abusives les pratiques consistant à « appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence⁶⁵. »

Cette qualification « permet en pratique d'aboutir souvent aux mêmes résultats que le détournement par la théorie des infrastructures essentielles⁶⁶ », une autorité de concurrence peut en effet « par le biais de la condamnation des discriminations abusives, [...] remédier à une situation dans laquelle un opérateur dominant impose ses propres applications ou ses propres services au détriment d'opérateurs concurrents, en mobilisant la sanction et les pouvoirs qui lui sont conférés⁶⁷. »

Le refus de fournir l'accès à des données à un opérateur précis, quand cet accès est octroyé à d'autres acteurs, peut ainsi qualifier une pratique discriminatoire constitutive d'un abus si ce refus entraîne des effets anticoncurrentiels d'éviction⁶⁸ et n'est pas justifié. C'est par cette qualification que l'Autorité de la concurrence a condamné la société Cegedim pour avoir refusé de vendre sa base de données d'informations médicales, référence du secteur, à certains laboratoires pharmaceutiques qui utilisaient, ou souhaitaient utiliser, cette base de données avec un logiciel de gestion proposé par une société avec laquelle Cegedim était en concurrence⁶⁹.

Ces outils, mobilisables par les autorités de concurrence et les entreprises, sont

complétés par des outils procéduraux très efficaces à la disposition de ces dernières afin de mettre un terme rapidement aux pratiques qu'elles estiment problématiques. Elles peuvent ainsi demander l'octroi de mesures conservatoires par l'Autorité de la concurrence⁷⁰, dans un délai rapide de 3 à 6 mois⁷¹, ou des mesures provisoires en référé, dans un délai de quelques semaines au maximum.

Le droit de la concurrence apparaît ainsi suffisamment efficace pour remédier rapidement aux problèmes de concurrence qui pourraient apparaître, et à d'éventuelles défaillances mêmes ponctuelles de marché.

Le droit de la concurrence apparaît en outre bien plus adapté qu'une régulation *ex ante* afin de remédier efficacement à ces potentiels problèmes de concurrence, sans risquer de contraindre les acteurs de manière trop importante, du fait de son approche au cas par cas qui prend en considération l'ensemble des spécificités de chaque situation et fondée sur des dizaines d'années de pratique décisionnelle.

Les autorités de concurrence, dans le cadre de leur analyse, tiennent compte des caractéristiques propres du marché concerné — en analysant la position des entreprises sur ce marché, les effets de réseau, la dynamique concurrentielle, etc. — afin de déterminer si elles se prêtent ou non à la création d'un pouvoir de marché. Elles déterminent ensuite si les données en question contribuent à la création ou au renforcement de ce pouvoir de marché — en prenant en considération la rareté et la capacité à reproduire ou à accéder à ces données, l'existence de courtiers éventuellement, et leur volume et variété — avant de procéder à la qualification d'abus et de prendre les mesures adéquates.



65 De la même façon, l'article L. 420-2 du Code de commerce dispose que les « conditions de vente discriminatoires » peuvent constituer un abus.

66 Rapport d'information déposé par la Commission de réflexion et de propositions sur le droit et les libertés à l'âge du numérique, n° 3119, page 211.

67 *Ibid.*

68 La Cour de justice de l'Union européenne a en effet déclaré que la discrimination tarifaire était *a priori* légale : « Le fait qu'une pratique d'une entreprise occupant une position dominante puisse, à l'instar de la politique de prix en cause au principal, être qualifiée de "discrimination par les prix", à savoir l'application de prix différents à des clients différents ou à des catégories différentes de clients pour des produits ou des services dont les coûts sont les mêmes, ou, inversement, l'application d'un prix unique à des clients pour lesquels les coûts de l'offre varient, ne saurait, à lui seul, suggérer la présence d'une pratique d'éviction abusive » (arrêt de la CJUE du 27 mars 2012, *Post-Danmark*, EU:C:2012:172, C-209/10, point 30).

69 Décision de l'Autorité de la concurrence n° 14-D-06 du 8 juillet 2014 relative à des pratiques mises en œuvre par la société Cegedim dans le secteur des bases de données d'informations médicales. Dans cette affaire, l'Autorité a refusé de qualifier la base de données de Cegedim de facilité essentielle, dès lors que plusieurs solutions alternatives viables étaient présentes sur le marché (même si ces alternatives étaient moins performantes).

70 L'Autorité n'hésite pas à mobiliser cet outil, et a ainsi eu recours aux mesures conservatoires une trentaine de fois depuis l'an 2000 comme l'a indiqué Monsieur Bruno Lasserre lors de l'audition précitée devant la Commission de réflexion et de propositions sur le droit et les libertés à l'âge du numérique.

71 Ainsi, dans une affaire dans laquelle la société Direct Énergie demandait l'accès au fichier des clients aux tarifs réglementés de vente, constitué sous la protection d'un monopole, de GDF Suez (devenue Engie), l'Autorité de la concurrence a ordonné à cette dernière d'accorder à ses concurrents un accès à une partie des données de son fichier historique en moins de quatre mois (la saisine et la demande de mesures conservatoires ayant été déposées le 16 avril, et la décision est intervenue le 9 septembre 2014).

Le droit de la concurrence apparaît en outre bien plus adapté qu'une régulation *ex ante* afin de remédier efficacement à ces potentiels problèmes de concurrence, sans risquer de contraindre les acteurs de manière trop importante, du fait de son approche au cas par cas.

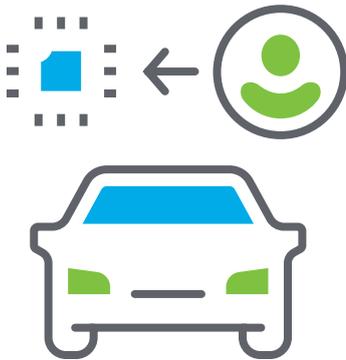
Ces avantages du droit de la concurrence, notamment par rapport à une régulation *ex ante*, ont récemment été soulignés par les autorités de concurrence des pays membres du G7⁷² ainsi que la Commission européenne dans un communiqué commun sur le « droit de la concurrence et économie numérique⁷³. »

En conséquence, dès lors qu'aucun problème de concurrence ou défaillance persistante de marché n'a été constaté jusqu'à présent, et qu'en tout état de cause le droit de la concurrence est suffisamment efficace pour remédier aux éventuelles défaillances de marchés ou problèmes de concurrence qui pourraient apparaître, l'édiction d'une régulation *ex ante* pour l'accès aux données des véhicules connectés comme celle prévue dans la Loi d'orientation des mobilités, et dans le projet d'ordonnance d'application y afférente, n'est absolument pas justifiée.

À supposer même que les conditions pour établir une régulation *ex ante* soient réunies, ce qui n'est pas le cas en matière d'accès aux données des véhicules connectés comme il a été démontré ci-dessus, **les règles de cette régulation doivent nécessairement rester proportionnées aux problèmes de concurrence constatés comme a eu l'occasion de le rappeler l'Autorité de la concurrence⁷⁴.**

Or, imposer aux seuls constructeurs de donner accès à tout type de données générées par les véhicules sans condition ne peut être considéré comme proportionné dès lors que :

- (i) de très nombreux acteurs, dont les grandes plateformes digitales, mais aussi des agrégateurs de données spécialisées tels que Caruso⁷⁵, possèdent et accumulent ce type de données ou des données similaires⁷⁶ sans qu'ils n'aient aucune obligation de les partager ;
- (ii) une telle obligation ne prend aucunement en compte les risques pris par les constructeurs et les investissements qu'ils ont engagés pour générer et récolter ces données, niant ainsi leur droit à avoir un retour sur investissement comme il le sera démontré ci-après (partie 3).



72 Autorité de la concurrence (France) ; AGCM (Italie) ; Bundeskartellamt (Allemagne) ; Competition and Markets Authority (Grande-Bretagne) ; Bureau de la concurrence (Canada) ; Department of Justice (États-Unis) ; Federal Trade Commission (États-Unis) ; Japan Fair Trade Commission (Japon).

73 "Because of its analytical framework, fact-based analysis, cross-sector application and technology-neutral nature, competition law can effectively apply to digital markets and to harmful anticompetitive behaviours emerging in the digital economy. [...] Moreover, a case-by-case, evidence-based approach benefits the assessment of some of the more challenging elements of competition analysis in digital markets. For example, with respect to data, the aggregation of data, in some circumstances, may create barriers to entry or enhance market power, but it does not necessarily have such a tendency, and in some instances can be procompetitive. Competition enforcers can evaluate data concerns based on the individual facts of a case to assess whether a firm's use of data benefits consumers or harms competition", voir *Common understanding of G7 competition authorities on "competition and the digital economy"*, Paris, 5 juin 2019, pages 5-6.

74 « La prise en compte des évolutions constatées sur les marchés lors de leur réexamen régulier permet d'assurer l'**adéquation** entre les outils utilisés par le régulateur sectoriel et les **problèmes de concurrence constatés** auxquels ils doivent être **strictement proportionnés** » (mise en gras ajoutée) (avis du Conseil de la concurrence n° 06-A-21 du 17 novembre 2006 précité, point 13).

75 <https://www.caruso-dataplace.com/>.

76 Comme les données sur les déplacements de leurs utilisateurs, leurs habitudes d'achats, leurs communications et leurs comportements.



Or, imposer aux seuls constructeurs de donner accès à tout type de données générées par les véhicules sans condition ne peut être considéré comme proportionné.



3. Une intervention des pouvoirs publics pourrait être contre-productive

Il est nécessaire de tenir compte des effets néfastes potentiels d'une régulation, pour vérifier dans quelle mesure elle peut répondre efficacement à ses objectifs, et dans quelle mesure elle ne crée pas des perturbations plus dommageables que les défaillances de marché qu'elle a vocation à corriger.

En l'absence de nécessité avérée et de problèmes de concurrence persistants constatés, l'édiction d'une régulation *ex ante* n'apparaît ni pertinente, ni fondée. Elle revient en effet nécessairement à perturber les équilibres de marché et les stratégies des acteurs en les contraignant fortement dans leurs actions et la rentabilisation de leurs investissements, sans aucun motif d'intérêt général.

Quand bien même des défaillances de marché seraient avérées pour certains contextes ou usages — ce qui n'a pas été observé jusqu'à présent, et pour cause, le marché étant émergent —, il est nécessaire de tenir compte des effets néfastes potentiels d'une régulation, pour vérifier dans quelle mesure elle peut répondre efficacement à ses objectifs, et dans quelle mesure elle ne crée pas des perturbations plus dommageables que les défaillances de marché qu'elle a vocation à corriger.

Dans le cas d'espèce, la régulation projetée pourrait avoir des effets contre-productifs sur l'investissement et l'innovation (3.1.), et fragiliser les acteurs de la filière automobile française par rapport aux autres acteurs européens et mondiaux (3.2.).

3.1 Un risque d'effets néfastes sur l'investissement et l'innovation

L'objectif sous-jacent de la régulation affichée par le législateur est d'encourager la création de services innovants autour de la mobilité par un ensemble d'acteurs, appuyés sur les données issues du véhicule connecté. Le fait d'imposer aux constructeurs de donner accès à leurs données, sans discrimination et à un tarif régulé, est présenté par les promoteurs de cette mesure comme un moyen de stimuler les investissements et donc l'innovation, notamment de start-up.

Le lien entre accès libre aux données et innovation apparaît cependant être inverse, et conduire à une dégradation des incitations à investir et innover. Il s'agit en effet d'une atteinte déterminante aux droits des constructeurs automobiles (3.1.1), dont les conséquences économiques pourraient entraîner une perturbation de l'investissement et de l'innovation (3.1.2).

3.1.1 La régulation de l'accès aux données des véhicules connectés telle qu'envisagée supprime la seule possibilité dont disposent actuellement les constructeurs automobiles afin de protéger leurs investissements dans la génération de ces données

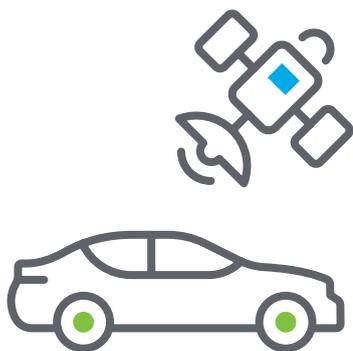
Jusqu'à présent, les constructeurs automobiles ont pu compter sur les ressources de la propriété intellectuelle classique (droit des brevets, dessins et modèles, droit des marques et droit d'auteur), afin de protéger les investissements majeurs consentis dans la conception et la production de leurs véhicules. Cette protection octroyée aux constructeurs a permis de préserver leurs incitations à investir et a entraîné un haut niveau d'investissements autorisant la conception de véhicules innovants, performants et sûrs comme en témoigne le succès, y compris à l'international, des constructeurs automobiles français.

Or, ces ressources ont une efficacité très limitée en matière de protection des données, y compris celles générées par les véhicules.

Les données ne sont ainsi pas protégées en tant que telles en droit français et européen, dès lors qu'il n'existe pas de droit de propriété sur la donnée.

Seules les bases de données peuvent être protégées soit au titre du droit d'auteur, soit en raison des investissements consentis.

L'article L. 112-3 du Code de la propriété intellectuelle⁷⁷ permet ainsi de protéger les bases de données, qui peuvent être considérées comme une œuvre de l'esprit protégée en tant que telle par le droit d'auteur, lorsqu'il est justifié « d'un apport intellectuel et créateur de la part de l'auteur, lequel ne s'est pas borné à compiler, sans leur réserver de traitement particulier, des données préexistantes⁷⁸. » La base de données ne peut être protégée par cette disposition que si elle atteint un standard minimum de créativité pour être considérée une création intellectuelle de son auteur de sorte qu'une base de données électronique ne remplira que rarement cette condition.



77 « Les auteurs de traductions, d'adaptations, transformations ou arrangements des œuvres de l'esprit jouissent de la protection instituée par le présent Code sans préjudice des droits de l'auteur de l'œuvre originale. Il en est de même des auteurs d'anthologies ou de recueils d'œuvres ou de données diverses, tels que les bases de données, qui, par le choix ou la disposition des matières, constituent des créations intellectuelles.

On entend par base de données un recueil d'œuvres, de données ou d'autres éléments indépendants, disposés de manière systématique ou méthodique, et individuellement accessibles par des moyens électroniques ou par tout autre moyen » (mise en gras ajoutée).

78 « Cour d'appel de Paris, 4e ch. sect. B, 20 février 2004, RG n° 2002/01608.

L'article L. 341-1 du Code de la propriété intellectuelle⁷⁹ octroie également une protection *sui generis* aux bases de données — édictée afin de « protéger les fabricants de bases de données contre l'appropriation des résultats obtenus de l'investissement financier et professionnel consenti par celui qui a recherché et rassemblé le contenu⁸⁰ » — si des investissements financiers, matériels ou humains « substantiels » ont été consacrés par le producteur à la « constitution, la vérification ou la présentation » du contenu de la base.

La Cour de justice a précisé que la notion d'investissement lié à l'obtention du contenu comprend comme « les moyens consacrés à la recherche d'éléments existants et à leur rassemblement dans ladite base » et ne comprend pas « les moyens mis en œuvre pour la création des éléments constitutifs du contenu d'une base de données⁸¹. » De même, la notion d'investissement lié à la vérification du contenu ne comprend pas les « moyens consacrés à des opérations de vérification **au cours de la phase de création d'éléments** par la suite rassemblés dans une base de données⁸². » Les bases de données électroniques dont la valeur est constituée par les données existantes auront ainsi peu de chance d'être protégées par cette disposition.

Dès lors, les limitations propres à ces deux dispositions en font des outils imparfaits pour protéger les données⁸³, notamment celles générées par les véhicules.

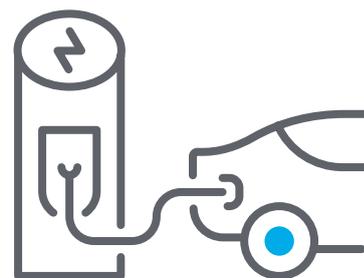
Le secret des affaires constitue en revanche une protection adéquate⁸⁴. Il semble assez manifeste qu'une large partie des données concernées relève de la catégorie du « secret des affaires », au sens où il s'agit d'informations (i) qui sont difficilement accessibles, (ii) qui revêtent une valeur commerciale en

raison de leur caractère secret et (iii) dont le caractère confidentiel a été raisonnablement protégé par son détenteur légitime⁸⁵, bien que les dispositions de la Loi d'orientation des mobilités entendent en réalité y porter atteinte.

Au-delà même de ces dispositions protégeant le secret des affaires, le moyen primordial à disposition des constructeurs pour contrôler l'accès et l'utilisation des données générées par les véhicules, qui sont la résultante des investissements qu'ils ont consentis, repose sur les relations contractuelles qu'ils établissent avec les fournisseurs de services et autres acteurs tiers dans le cadre desquelles les droits sur l'utilisation des données et les restrictions à cette utilisation peuvent être définis en s'adaptant à la situation précise à laquelle ils sont confrontés⁸⁶.

Or, c'est précisément ce levier, à la disposition des constructeurs automobiles, que le législateur souhaite supprimer en imposant un accès aux données générées par les véhicules *via* une régulation *ex ante*, dont les dispositions seront définies dans l'ordonnance d'application de la Loi d'orientation des mobilités, et réduisant de ce fait la liberté contractuelle des constructeurs automobiles.

On ne peut ignorer le fait qu'en obligeant à fournir un accès à ces données, l'industrie automobile perd une énorme partie de son avantage compétitif en alignant la protection de ses investissements, pourtant financés à risques, avec la protection beaucoup plus limitée accordée aux entreprises publiques⁸⁷ — en raison de la nature même de leurs investissements, provenant de fonds publics —, aboutissant ainsi à priver d'efficacité la protection sur le secret des affaires dont toute industrie doit pouvoir bénéficier.



79 « Le producteur d'une base de données, entendu comme la personne qui prend l'initiative et le risque des investissements correspondants, bénéficie d'une protection du contenu de la base lorsque la constitution, la vérification ou la présentation de celui-ci atteste d'un investissement financier, matériel ou humain substantiel. [...] » Le droit *sui generis*, distinct du droit d'auteur, consacré par cette disposition provient de la transposition de la directive 96/9/CE du 11 mars 1996 concernant la protection juridique des bases de données, publiée au JOCE L 77 du 27 mars 1996.

80 Considérant 39 de la directive 96/9/CE précitée.

81 Arrêt de la CJCE du 9 novembre 2004, British Horseracing Board, C-203/02, point 42.

82 *Ibid.* Mise en gras ajoutée.

83 La directive 96/9/CE précitée précise par ailleurs que « le droit d'empêcher l'extraction et/ou la réutilisation non autorisée [des données incluses dans la base de données] ne constitue aucunement une extension de la protection du droit d'auteur aux simples faits ou aux données » (considérant 45).

84 Le point avait retenu l'attention du Parlement et un amendement en ce sens avait été proposé dans le cadre du débat parlementaire http://www.senat.fr/amendements/2018-2019/369/Amdt_890.html.

85 Article L. 151-1 du Code de commerce, qui résulte de la transposition de la directive sur le secret des affaires (directive 2016/943 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 sur la protection des savoir-faire et des informations commerciales non divulgués (secrets d'affaires) contre l'obtention, l'utilisation et la divulgation illicites, JOUE L 157 du 15 juin 2016).

86 Comme l'a d'ailleurs reconnu la Cour de justice de l'Union européenne dans un arrêt du 15 janvier 2015, Ryanair c. PR Aviation BV, C-30/14. Dans cette affaire, la Cour a reconnu la liberté contractuelle des producteurs de bases de données qui ne sont ni protégées par le droit d'auteur, ni par le droit *sui generis* édicté par la directive 96/9/CE précitée.

87 Voir par exemple l'arrêt du Conseil d'État du 8 février 2017 (req. n° 389806) qui a confirmé l'inapplicabilité du régime des producteurs de bases de données aux personnes publiques considérant que l'administration ne pouvait opposer un droit de propriété intellectuelle ; voir également la loi n° 2015-1779 relative à la gratuité et aux modalités de la réutilisation des informations du secteur public.

L'obligation de fournir un accès aux données risque de désinciter les constructeurs automobiles à investir, alors même que la quantité, la qualité et la variété des données générées par les véhicules dépendent exclusivement des investissements qu'ils consentent.

La protection du secret des affaires des constructeurs automobiles est pourtant essentielle pour préserver leurs droits les plus fondamentaux, parmi lesquels figure le droit de propriété sur le résultat de leurs investissements. L'industrie automobile doit ainsi continuer de bénéficier de cette protection indispensable et conserver le droit de choisir de communiquer ou non les données sensibles de leurs véhicules selon les conditions qu'elles établissent, et sans que la loi ne puisse les y contraindre.

Outre cette question de principe, l'obligation de fournir un accès aux données risque de désinciter les constructeurs automobiles à investir, alors même que la quantité, la qualité et la variété des données générées par les véhicules dépendent exclusivement des investissements qu'ils consentent, et modifiera la chaîne de valeur en la déséquilibrant au profit d'acteurs n'effectuant aucun investissement pour générer ces données.

La conception de véhicules performants et sûrs, la génération de données variées et de qualité et l'émergence de services qualitatifs au bénéfice des utilisateurs de véhicules nécessitent pourtant de protéger les investissements des constructeurs automobiles afin de préserver les incitations à investir des acteurs en première ligne pour remplir ces objectifs.

Il est à cet égard particulièrement utile de se référer à la déclaration commune des autorités de concurrence des pays membres du G7 ainsi que la Commission européenne qui a rappelé que « l'investissement et l'innovation dans l'économie digitale peuvent servir de moteur à la croissance économique et générer des externalités positives dans le monde en alimentant d'autres modèles d'innovation et d'affaires qui n'existaient pas auparavant⁸⁸. »

3.1.2 Les incitations à investir et la dynamique d'innovation pourraient être compromises par les contraintes tarifaires et stratégiques imposées par la régulation

Il convient d'abord de rappeler que préalablement à toute régulation, des investis-

sements de grande ampleur sont réalisés et de nombreux partenariats ou relations commerciales s'établissent entre constructeurs et des acteurs tiers avec comme objectif de valoriser les données des véhicules et développer de nouveaux services. C'est le cas par exemple du partenariat entre l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi et Google concernant les systèmes intelligents d'info-divertissement et les applications⁸⁹, de Citroën et UCAR autour des services d'après-vente⁹⁰, ou encore du Business Lab créé par Peugeot en 2016 pour faciliter les partenariats avec des PME et des start-up en lien avec le fonds Idinvest Partners⁹¹.

L'existence de ces différentes formes de partenariat démontre que les constructeurs automobiles et des partenaires potentiels variés valorisent les données et les opportunités induites par le véhicule connecté et engagent des investissements innovants, sous différents formats de coopération et avec différents modèles économiques. Dans un contexte de concurrence entre écosystèmes, ces partenariats et investissements traduisent la nécessité des constructeurs automobiles de rendre attractifs leurs offres de véhicules *via* la mise en place de services complémentaires.

La régulation envisagée pourrait venir perturber cette dynamique, pour deux raisons principales.

Premièrement, la régulation envisagée pourrait limiter les incitations à investir des constructeurs, en raison d'un partage inefficace de la valeur créée par ces innovations.

Imposer un accès à tous ceux qui le demanderaient, et à des conditions non discriminatoires, reviendrait à priver artificiellement les constructeurs automobiles d'une grande partie de la valeur générée par ces données et les services qui y sont associés.

En effet, tous les acteurs tiers n'auront pas la même utilité à l'usage de ces données et ne les valoriseront pas de la même manière, parce qu'ils n'auront pas les mêmes opportunités et la même efficacité pour les exploiter.



88 "Investment and innovation in the digital economy can serve as an engine of economic growth and generate positive externalities globally by fuelling additional innovation and business models that did not previously exist", Common understanding of G7 competition authorities on "competition and the digital economy", Paris, 5 juin 2019, pages 5-6.

89 Voir : <https://media.group.renault.com/global/fr-fr/renault-nissan-mitsubishi/media/pressreleases/21215723/renault-nissan-mitsubishi-et-google-sassocient-pour-developper-info-divertissement-nouvelle-generat>.

90 Voir : <https://www.usinenouvelle.com/article/ds-et-citroen-developpent-leur-service-location-en-partenariat-avec-ucar.N445952> et <https://ucar.fr/location-voiture/location-citroen/17>.

91 PSA, Rapport sur la responsabilité sociétale de l'entreprise, 2016, page 60.

Par conséquent, le principe d'un accès universel et d'absence de discrimination conduira à fixer un prix uniforme proche du consentement à payer des acteurs valorisant le moins les données. Ce montant sera certainement très inférieur au prix qui aurait résulté d'un partage équilibré de la valeur créée entre constructeurs et acteurs tiers.

La régulation entraînera donc une distorsion du prix des données, dans un sens résolument favorable aux fournisseurs tiers et défavorable aux constructeurs.

Le fait de priver les constructeurs d'une partie de la valeur ajoutée créée par ces innovations fait courir un risque élevé de distorsion des incitations à l'investissement et à l'innovation. Le raisonnement selon lequel une régulation du prix et l'établissement de prix minima favoriseraient l'investissement complémentaire des fournisseurs de service repose sur une approche statique et irréaliste du processus d'innovation.

L'argumentaire pro-innovation d'une telle mesure reviendrait en fait à mettre en avant le bénéfice d'un *hold-up* réglementaire. L'économie industrielle définit comme un *hold-up* la situation dans laquelle un acteur ayant déjà engagé des coûts et développé un actif spécifique se voit imposer une renégociation par son partenaire, qui pourra se contenter de lui offrir un prix supérieur au coût marginal de mise à disposition, mais inférieur au prix permettant de couvrir les coûts fixes déjà engagés. Ayant déjà engagé les coûts, l'acteur ayant investi se voit donc contraint d'accepter le prix proposé, conduisant ainsi d'un point de vue statique à un coût moindre pour le partenaire, et donc potentiellement pour le produit conçu à partir de ce partenariat.

C'est cette vision statique qui prévaut lorsque l'on considère qu'une fois les données produites par le véhicule connecté, le fait de limiter les prix pratiqués par les constructeurs par la régulation facilitera l'utilisation de ces données par des fournisseurs tiers, et donc l'innovation.

Mais cette vision statique, qui considère le niveau d'investissement des constructeurs comme fixe et exogène, néglige l'importance des incitations à l'investissement. La présence d'un tel risque de *hold-up*, ou plus largement d'une restriction artificielle sur la valeur générée par l'investissement, va influencer l'anticipation de l'investisseur et donc ses incitations à investir. Celui-ci va limiter en amont ses efforts et son investissement, à la hauteur de l'espérance de revenus.

Un point clé à considérer est que la quantité de données, leur qualité, et leurs modalités de structuration et de mise à disposition, ne sont pas fixes et entièrement prédéterminées par les impératifs liés au fonctionnement du véhicule. Les constructeurs automobiles sont en train d'investir et vont continuer à prendre des décisions d'investissement, dans des proportions variables en fonction de leurs incitations, dans la création, la structuration et la mise à disposition des données (capteurs, logiciels, systèmes de transmission). Cet investissement en continu déterminera la qualité des données offertes à des fournisseurs tiers, et donc la qualité du service et de l'innovation pouvant être développées par ces acteurs tiers.

L'innovation dans des services appuyés sur les données des véhicules connectés doit être vue comme le fruit d'investissements complémentaires des constructeurs automobiles et de leurs partenaires potentiels fournisseurs de service. En l'absence de régulation, constructeurs et fournisseurs de service négocieraient des prix qui tiendraient mieux compte de la contribution respective de chaque acteur et l'importance relative de leurs investissements.

A contrario, en présence de régulation, la distorsion dans le partage de la valeur entre constructeurs et partenaires aura nécessairement pour conséquence une réduction de l'incitation à investir des constructeurs automobiles, puisque les revenus à en retirer seront artificiellement limités par la régulation.

La régulation des prix d'accès, qui est une conséquence obligée du principe d'accès universel et non discriminatoire, pourrait donc aboutir à un sous-investissement des constructeurs. Les constructeurs étant le premier maillon de l'écosystème automobile, une dépression de leurs incitations à l'investissement et à l'innovation serait inévitablement répercutée sur toute la chaîne de valeur, avec des conséquences néfastes pour l'ensemble des acteurs (constructeurs, mais aussi fournisseurs de service tiers et consommateurs).

Deuxièmement, en imposant l'accès généralisé aux données des véhicules et en restreignant les conditions d'accès aux données à une unique configuration possible (non discriminatoire et au coût de mise à disposition), la régulation figerait un seul modèle économique possible. Cette uniformité artificiellement introduite dans les relations économiques serait néfaste sur la concurrence et l'efficacité de marché.

L'existence de ces différentes formes de partenariat démontre que les constructeurs automobiles et des partenaires potentiels variés valorisent les données et les opportunités induites par le véhicule connecté et engagent des investissements innovants, sous différents formats de coopération et avec différents modèles économiques.



La régulation figerait un seul modèle économique possible. Cette uniformité artificiellement introduite dans les relations économiques serait néfaste sur la concurrence et l'efficacité de marché.



Une régulation qui contraindrait les constructeurs automobiles à organiser l'accès aux données de façon forcément ouverte et non discriminatoire revient *de facto* à empêcher les partenariats de type exclusifs, dans lesquels un constructeur et un fournisseur de service complémentaire entreraient dans une coopération spécifique pour développer un service innovant au sein de l'écosystème. Cette limitation a deux conséquences dommageables.

La première conséquence est d'empêcher la concurrence entre types de modèles économiques. Il a été rappelé précédemment que la concurrence entre véhicules et entre services associés se manifeste de plus en plus comme une concurrence entre écosystèmes. Cette concurrence entre écosystème est la résultante de deux formes complémentaires de pressions concurrentielles : une dimension interne à l'écosystème et une dimension externe, entre écosystèmes. En l'absence de régulation, les constructeurs auront le choix entre une politique d'ouverture large de leurs données, à tous les acteurs qui le désireraient, ou entre une politique d'écosystème plus fermé, dans lequel ils privilégieraient des partenariats exclusifs voire des développements propres sans recours à des fournisseurs tiers. Dans tous les cas, les constructeurs automobiles seront incités à mettre en œuvre des stratégies de différenciation horizontale pour améliorer l'attractivité de leur écosystème par rapport à ceux constitués autour d'autres véhicules. Limiter ces possibilités de différenciation, en imposant un seul modèle, revient à brider l'une des dimensions de la concurrence.

Le choix d'un écosystème fermé engendre assurément des effets positifs sur la concurrence dans la mesure où une forte concurrence entre écosystème peut s'instaurer afin de conquérir des utilisateurs, concurrence bénéfique pour l'innovation et l'entrée sur le marché qui sont pour partie fonction des profits futurs escomptés⁹². De nombreux auteurs ont ainsi mis en avant les gains d'efficacités des écosystèmes fermés, comme la compatibilité entre les composants, le contrôle de la qualité des produits

et services proposés, du contenu de ces services, une meilleure sécurité — ce qui est devenu un facteur différenciant important, notamment dans le digital⁹³ —, de sorte qu'« aucune raison économique » ne permet de penser que des défaillances de marchés seraient intrinsèquement liées au choix d'un écosystème fermé (ou ouvert par ailleurs)⁹⁴. La présence de plusieurs éco systèmes, et la possibilité de coexistence d'écosystèmes ouverts et fermés, offrirait par ailleurs de multiples relations potentielles aux fournisseurs de services complémentaires, limitant ainsi le risque de forclusion.

La deuxième conséquence serait de bannir de fait la possibilité pour les constructeurs automobiles d'établir des relations partenariales spécifiques avec certains fournisseurs. Or, les relations d'exclusivité sont parfois les arrangements contractuels optimaux pour mettre en œuvre des innovations impliquant des investissements spécifiques.

La théorie économique des relations interentreprises a mis en évidence que sous certaines conditions, les relations de coopération entre fournisseurs et distributeurs ne peuvent pas prendre la forme de relation de marché, sur la base de conditions tarifaires ouvertes et homogènes. C'est le cas notamment lorsqu'il s'agit de développer des produits spécifiques et innovants. Un fournisseur n'accepterait pas de consentir des efforts importants de développement, s'il n'a pas la certitude que les produits développés seraient ensuite assurés d'équiper les véhicules en question et de générer un flux suffisant de revenus. De façon symétrique, un constructeur peut souhaiter sélectionner son partenaire pour s'assurer que les données utilisées sont mobilisées dans un objectif d'amélioration de l'attractivité du véhicule, et non pour vendre d'autres services sur lesquels il ne toucherait pas de retour sur investissement.

Il existe ainsi des défaillances de marché qui empêcheraient des relations de marché de type « achat-vente » entre constructeurs automobiles et fournisseurs⁹⁵. Dans ce cas, les accords de coopération bilatéraux de

92 Plus ces bénéfices futurs sont élevés et probables, plus les entreprises investiront et se feront concurrence pour innover.

93 *Are Closed Systems an Antitrust Problem*, Hanno F. Kaiser, Competition Policy International, vol. 7, n° 1, Spring 2011.

94 Voir à ce titre *"The Antitrust analysis of rules and standards for software platforms"*, David S. Evans, Competition Policy International, volume 10, number 2, Autumn 2014, page 82 : *"There is no economic reason to believe there are market failures in the selection of these alternative models [i.e. open or closed systems] by software platform creators"*.

95 Les plus courantes de ces défaillances sont les risques de hold-up et de free riding. Les risques de hold-up font référence à une situation dans laquelle deux parties pourraient travailler de manière plus efficiente en coopérant l'une avec l'autre, mais s'abstiennent à cause de préoccupations relatives à des comportements opportunistes. Dans le cas d'investissements spécifiques importants, il est possible qu'une fois la relation contractuelle entre deux firmes établie et les investissements spécifiques réalisés par l'une des parties, l'autre exige un montant/condition pendant la négociation sans qu'il soit profitable à l'autre de rompre la relation et/ou de chercher un autre partenaire. Les risques de free riding font référence aux situations où certains acteurs peuvent profiter des efforts d'autres acteurs concurrents ou partenaires pour proposer des services sans exercer d'effort propre (c'est le cas par exemple si un constructeur développait une solution innovante fondée sur les données du véhicule connecté avec un fournisseur, avant d'encourager l'imitation de cette technologie par un autre partenaire).

type exclusifs sont une solution privilégiée pour convaincre les partenaires d'investir dans des contextes sujets à des risques de comportements opportunistes (*hold-up* et/ou *free riding*⁹⁶). Ces partenariats peuvent permettre des collaborations qui n'existeraient pas autrement, fournir les conditions de moindre incertitude ou vulnérabilité, débloquer des incitations à l'investissement et conduire ainsi à la création de biens et de services de qualité pour le consommateur final.

Les partenariats autour des services associés aux données du véhicule connecté correspondent exactement à ce contexte, puisqu'ils impliquent des investissements spécifiques, sur des marchés et des solutions techniques émergentes. Dans ce contexte, il est nécessaire de laisser jouer la concurrence sur le marché primaire du véhicule, couplée à la complémentarité des biens et des services secondaires, ainsi que les logiques de la libre négociation afin de faire ressortir les modèles économiques les plus efficaces et les plus innovants.

Il est d'ailleurs clé de constater que les acteurs de la filière automobile et des filières complémentaires ont d'ores et déjà lancé des coopérations de ce type autour des données du véhicule connecté.

Concernant l'automatisation des véhicules, c'est le cas par exemple du partenariat entre Waymo (propriété d'Alphabet, maison mère de Google) et Renault-Nissan pour travailler ensemble sur les services de mobilité sans conducteur⁹⁷, ainsi que de General Motors et sa filiale Cruise, Daimler et Bosch, Aptiv et Lyft, Uber et Continental, qui travaillent sur le développement conjoint de véhicules autonomes⁹⁸, pour n'en mentionner que certains.

Du côté du développement de services, par exemple, DS et Citroën ont signé en 2016 un partenariat avec UCAR, afin d'améliorer leurs services d'après-vente pour les clients, créer un nouveau centre de profit au sein des concessions, et surtout développer l'offre de location courte durée à l'attention des nouveaux clients (particuliers et entreprises)⁹⁹. De même, le groupe PSA a créé fin 2016 l'entité « Business Lab » dans le but

de faciliter les partenariats avec des PME et des start-up notamment dans le but de développer de nouveaux services de mobilité. Cette nouvelle entité a signé un accord de partenariat avec Idinvest Partners, leader du financement de la croissance des entreprises européennes avec plus de 7 milliards d'euros sous gestion, dont 2 milliards dédiés au financement des start-up¹⁰⁰. En outre, en 2018, Renault-Nissan-Mitsubishi ont conclu un partenariat important pour faire rentrer Android, le système d'exploitation de Google, dans les véhicules des trois constructeurs à compter de 2021¹⁰¹.

En bridant ce type de partenariats, **la régulation proposée, qui s'appuie sur le postulat qu'un libre accès aux données des véhicules connectés permettrait le développement des start-up françaises et de l'innovation, pourrait au contraire fragiliser le processus d'innovation de par ses effets pervers sur les incitations des constructeurs à investir et à créer des modèles de partenariat pertinents.**

Cette meilleure efficacité potentielle des écosystèmes fermés est reconnue par les autorités de concurrence, ce qui interdit de conclure à la supériorité systématique d'un modèle par rapport à un autre.

L'Autorité de la concurrence et la Competition and Markets Authority ont ainsi publié une étude¹⁰² qui rappelle que les écosystèmes ouverts et fermés¹⁰³ peuvent chacun avoir des effets pro- ou anticoncurrentiels en fonction des circonstances, et qu'il n'y a aucune raison, du point de vue du droit de la concurrence, de favoriser l'un ou l'autre des systèmes.

Cette étude rappelle ainsi opportunément que « la théorie économique a mis en évidence que l'ouverture d'un système n'est pas toujours bénéfique pour la concurrence et le bien-être et, qu'inversement, leur fermeture ne leur est pas toujours préjudiciable¹⁰⁴ », et conclut que l'ouverture d'un écosystème peut certes produire des effets proconcurrentiels, mais que « la fermeture d'un écosystème peut également être favorable à la concurrence : en particulier, les systèmes fermés augmentent la concu-

Les relations d'exclusivité sont parfois les arrangements contractuels optimaux pour mettre en œuvre des innovations impliquant des investissements spécifiques.



96 Cf. note de page 89.

97 Voir : <https://fr.reuters.com/article/businessNews/idFRKCN1TL0HC-OFRBS>.

98 Rapport de la mission sur la filière automobile, *Renforcer l'attractivité et la compétitivité de la France dans l'automobile et la mobilité de demain*, février 2019, page 32.

100 PSA, *Rapport sur la responsabilité sociétale de l'entreprise*, 2016, page 60.

101 Voir : <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/lalliance-renault-nissan-mitsubishi-fait-entrer-google-dans-ses-vehicules-139357>

102 « Analyse économique des systèmes ouverts et fermés », Autorité de la concurrence et Competition & Market Authority, 16 décembre 2014.

103 Étant précisé qu'il n'existe pas d'écosystèmes entièrement ouverts, de même qu'il est improbable d'avoir un écosystème totalement fermé. Les termes écosystèmes « ouverts » ou « fermés » sont ainsi utilisés dans le présent document pour décrire des systèmes qui sont relativement ouverts ou relativement fermés.

104 « Analyse économique des systèmes ouverts et fermés » précitée, point 1.4.

rence entre écosystèmes (avec pour effet d'entraîner une vive concurrence "pour le marché") et ils peuvent accroître les incitations à innover et à entrer sur le marché en raison des profits futurs escomptés¹⁰⁵. »

Le droit de la concurrence est ainsi agnostique sur le choix d'un écosystème ouvert ou fermé. Il en ressort qu'une entreprise peut choisir indifféremment un de ces deux modèles économiques, sans que ce choix ne soit critiquable en tant que tel du point de vue du droit de la concurrence.



C'est d'ailleurs pour cette raison qu'aucun des deux modèles majeurs de systèmes d'exploitation pour Smartphones, Android et iOS (Apple) qui sont respectivement un écosystème ouvert et fermé, n'a été considéré en droit de la concurrence comme par principe « meilleur » que l'autre¹⁰⁶.

La coexistence de systèmes ouverts ou fermés, et donc la liberté laissée aux opérateurs quant à leur stratégie de mise à disposition des données, est par conséquent bien une modalité de concurrence favorable à l'investissement et à l'innovation. Le fait de contraindre les constructeurs dans la mise à disposition de leurs données crée à l'inverse un risque important de dégradation des incitations à investir, loin de l'objectif espéré de dynamisation de l'innovation.

3.2 Des distorsions qui fragilisent les acteurs français par rapport aux autres constructeurs européens et mondiaux

Les dispositions prévues par l'article 32 (6°) de la Loi d'orientation des mobilités visent uniquement le territoire français. Par conséquent, elles introduiraient un désavantage concurrentiel artificiel et une position réglementaire asymétrique de la filière française par rapport aux acteurs à l'échelle européenne et mondiale.

Bien que les contraintes induites par une potentielle régulation toucheraient en apparence tous les acteurs commercialisant des véhicules en France (qu'ils soient français ou étrangers), elles pénaliseraient en pratique davantage les constructeurs français.

En effet, et sans surprise, les constructeurs automobiles français ont une proportion des ventes en France bien plus importante que celle de leurs concurrents européens et mondiaux sur le marché français. Les ventes de véhicules particuliers en France des groupes PSA et Renault représentent près de 20 % de leurs ventes totales de véhicules particuliers, tandis qu'elles représentent uniquement entre 0,4 % et 2 % pour des groupes comme Volkswagen, Fiat Chrysler Automobiles, Ford ou Hyundai¹⁰⁷.

Les constructeurs français se verraient donc défavorisés dans la concurrence internationale sur deux aspects.

D'une part, à niveau d'innovation donné, la distorsion du partage de la valeur ajoutée en faveur des fournisseurs de services privera les constructeurs français de ressources dont pourront bénéficier les constructeurs internationaux qui valoriseront mieux leurs données sur les autres marchés. Ce déficit relatif de ressources pourrait fragiliser gravement les constructeurs français, puisque tous les constructeurs font face à de profondes mutations technologiques, qui réclament des investissements très conséquents, pour répondre aux défis de l'électrification, de l'automatisation et du partage.

La valorisation des données produites par les véhicules pourrait leur permettre de dégager des ressources susceptibles de financer ces lourds investissements. À l'inverse, le fait de les priver de ces ressources, alors que ce ne serait pas le cas pour les constructeurs concurrents, en particulier concernant le développement des véhicules autonomes, favoriserait d'autres acteurs au sein ou en dehors de l'industrie automobile (Waymo/Google, GM/Cruise, Uber, Aptiv, Daimler, Baidu, etc.) au détriment des constructeurs automobiles français qui se trouvent déjà en retrait sur ce plan¹⁰⁸.

D'autre part, d'un point de vue dynamique, l'ensemble de la filière française serait pénalisé par une moindre dynamique d'innovation, dans le cas où la régulation conduirait à brider les efforts d'investissement des constructeurs et contraindre les modèles économiques de partenariats.

105 « Analyse économique des systèmes ouverts et fermés » précitée, point 5.3.

106 *A contrario*, Google a été condamné par la Commission européenne pour des pratiques relatives à Android tandis qu'Apple n'a fait, jusqu'à présent, l'objet d'aucune condamnation pour abus de position dominante.

107 Proportions en volume à partir des rapports annuels des groupes.

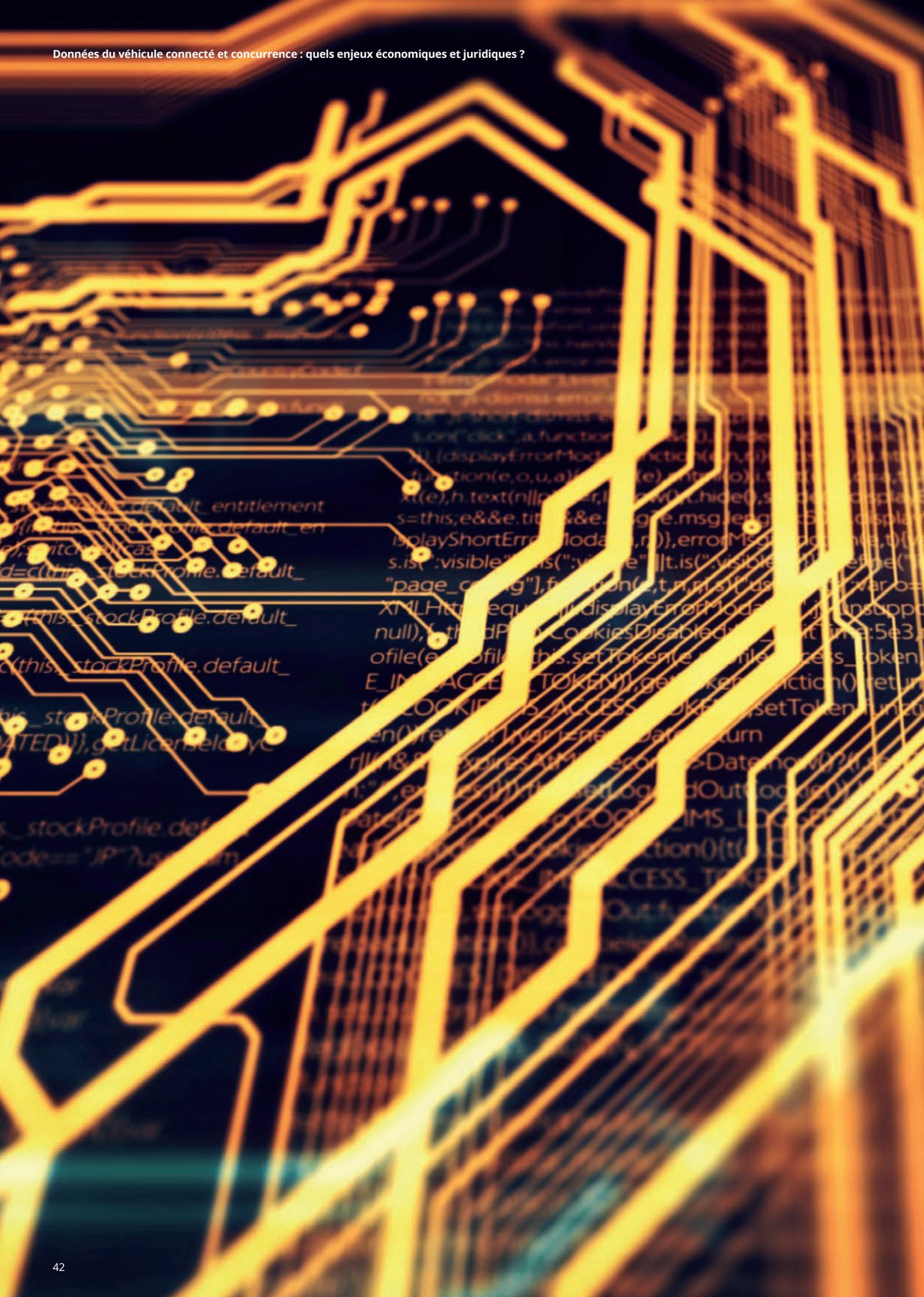
108 Rapport sur la mission sur la filière automobile, « Renforcer l'attractivité et la compétitivité de la France dans l'automobile et la mobilité de demain », février 2019, page 5. Voir : https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/conseil-national-industrie/rapport-mission-filiere-automobile-public.pdf

Les acteurs français feraient face à un cadre moins attractif, et les acteurs internationaux tendraient à minimiser leurs efforts d'investissement en France. Ils trouveront dans les autres marchés européens et internationaux un environnement plus certain et avantageux en termes de liberté de contractualisation et de retour sur investissement pour le déploiement de leurs ressources.

Dans ce contexte, une régulation introduirait une distorsion dans le positionnement concurrentiel des constructeurs français et mettrait tous les acteurs de la filière automobile française dans une position d'asymétrie artificielle, qui les fragiliserait par rapport aux acteurs mondiaux et les inciterait à minimiser leurs efforts d'investissement en France.

D'un point de vue dynamique, l'ensemble de la filière française serait pénalisé par une moindre dynamique d'innovation, dans le cas où la régulation conduirait à brider les efforts d'investissement des constructeurs et contraindre les modèles économiques de partenariats.





4. Le dispositif d'intervention est inadapté au contexte du marché en cause

Cette imprévisibilité des marchés émergents impose aux législateurs de s'abstenir de réguler précipitamment ce type de marchés.

Le dispositif d'intervention tel qu'il est envisagé aujourd'hui apparaît profondément inadapté au contexte du marché en cause.

En premier lieu, l'établissement d'une régulation *ex ante* dans le délai envisagé apparaît prématuré. Le marché automobile est actuellement en pleine mutation avec l'électrification des véhicules, sous la pression des seuils d'émission de CO₂ particulièrement bas imposés par l'Union européenne, l'amélioration de leur connectivité et les développements pour concevoir des véhicules autonomes.

Pour cette raison, la préservation d'une structure concurrentielle adéquate des marchés est indispensable pour créer les bonnes conditions de l'innovation, et permettre aux industriels français de ne pas prendre de retard dans la compétition mondiale. Afin d'atteindre cet objectif, les normes de régulation doivent être édictées au regard des pratiques constatées sur un marché, et l'observation concrète des pratiques problématiques est absolument primordiale pour édicter les règles adéquates.

Les marchés émergents ne sont pas susceptibles de faire l'objet d'une régulation *ex ante* pour cette raison. La Commission européenne a ainsi indiqué que les « nouveaux marchés émergents » — les marchés de produits et services pour lesquels, du fait de leur nouveauté, « il est très difficile de prévoir les conditions de la demande, de l'offre ou de l'entrée sur le marché » — « ne devraient pas être soumis à des obligations réglementaires *ex ante* injustifiées, quand bien même existerait un avantage du précurseur », et ce afin d'« encourager l'innovation¹⁰⁹. »

Pour expliquer cette mise en garde relative aux obligations qu'il est possible d'imposer sur les marchés émergents, la Commission européenne a indiqué qu'« en général, les marchés nouveaux et émergents sont instables et présentent des incertitudes quant à l'offre et à la demande et des fluctuations dans les parts de marché. Ils sont caractérisés par un degré important d'innovation qui peut conduire à des changements brusques et inattendus (par opposition à une évolution naturelle dans le temps)¹¹⁰. »

En effet, « lorsque de nouveaux produits ou services sont lancés, il est souvent difficile de savoir si le même service pourrait être fourni d'une autre manière. Toutefois, à mesure que le marché évolue, il est plus facile de déterminer la nature des barrières à l'entrée et la durée probable de leur persistance¹¹¹. »

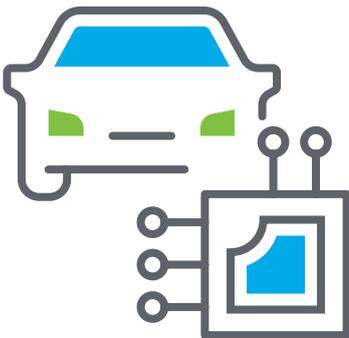
Cette imprévisibilité des marchés émergents impose aux législateurs de s'abstenir de réguler précipitamment ce type de marchés.

En l'espèce, bien que le marché de l'accès à distance aux données des véhicules connectés soit émergent voire inexistant pour l'instant selon les catégories de véhicules —, la Loi d'orientation des mobilités prévoit une régulation *ex ante* imposant l'accès aux données des véhicules connectés.

Or, aucune pratique problématique n'a pour le moment pu être identifiée, et aucune défaillance de marché relative à l'accès à ces données n'a pu être constatée et analysée. Ni les autorités de régulation, ni les pouvoirs publics, ni les économistes ne sont en mesure, dès à présent, d'apporter des preuves de défaillances de marché persistantes.

Alors que l'identification précise et la constatation d'une défaillance de marché persistante est nécessaire, et une analyse de l'évolution de cette défaillance de marché en l'absence de toute régulation apparaît primordiale, notamment en décrivant de quelle façon les règles — notamment de concurrence — peuvent être mobilisées pour pallier ces défaillances de marché, ces évaluations pourtant basiques n'ont pas été menées par le législateur.

En édictant une régulation *ex ante* en amont de cette façon, le risque — réel — est par conséquent de créer des règles inadaptées qui auront des conséquences néfastes sur la concurrence et sur le marché, ce qui est particulièrement à craindre sur un sujet aussi complexe. Les coûts indirects d'une telle régulation — comprenant les effets sur l'innovation, sur les droits constitutionnels et fondamentaux ainsi que sur la concurrence — n'ont ainsi manifestement pas été analysés, ce qui n'est pas étonnant au regard



109 Recommandation de la Commission du 9 octobre 2014 précitée, point 23.

110 "In general, new and emerging markets are unstable, exhibiting uncertainty of supply and demand and fluctuations in market shares. They are characterised by a significant degree of innovation which can lead to abrupt and unexpected changes (as opposed to a natural evolution over time)". Voir le Commission Staff Working Document, exploratory note accompanying document to the Commission Recommendation on Relevant Product and Service Markets within the electronic communications sector susceptible to *ex ante* regulation in accordance with directive 2002/21/EC of the European Parliament and of the Council on a common regulatory framework for electronic communications networks and services, page 18.

111 "When new products or services are launched, it is often unclear whether the same service could be provided in some other manner. As a market matures, however, it is easier to determine the nature of entry barriers and how long they are likely to persist." Voir le Commission Staff Working Document précité, page 18.

du caractère particulièrement émergent de (des) marché(s) concerné(s). Cette carence apparaît justifiée par la prémisse — fallacieuse d'ailleurs comme expliqué dans la présente note — selon lequel les données détenues par les constructeurs automobiles doivent nécessairement être régulées afin d'ouvrir cet accès à tout demandeur.

Dans ces conditions, seul le marché est à même, dans un premier temps et au regard du caractère émergent du secteur, de déterminer les modalités techniques et économiques qui profiteront aux consommateurs. C'est en effet le choix des consommateurs qui guidera les pratiques et les modèles économiques qui s'imposeront sur le marché.

Ce n'est alors que si des problèmes de concurrence sont ensuite constatés et que le droit de la concurrence n'est pas en mesure d'y remédier, qu'une régulation *ex ante* pourrait éventuellement être mise en place en instaurant des règles qui précéderont d'une observation des comportements nocifs sur le marché (cf. partie 2.2.).

C'est d'ailleurs précisément cette méthode qui a été suivie pour réguler l'accès physique aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules *via* la prise OBD, cette régulation ayant été édictée après plusieurs années d'expérience sur le marché pour vérifier la réalité des problèmes de concurrence constatés, leur persistance, et réfléchir à la solution et aux règles adaptées.

En deuxième lieu, le niveau choisi de régulation apparaît particulièrement inadéquat.

Plutôt qu'une régulation étatique comme actuellement envisagée, qui n'aura d'effet qu'à l'intérieur des frontières nationales et risque donc de défavoriser les acteurs français dans la compétition mondiale, une régulation individuelle par le contrat, par exemple une autorégulation des acteurs *via* leurs relations contractuelles et par le marché, permettrait de favoriser l'innovation en autorisant les différents acteurs à prendre en compte leurs besoins dans la détermination des droits contractuellement octroyés et à s'adapter aux développements technologiques rapides dans ce secteur.

Dans ce cadre, le droit de la concurrence conservera son rôle de garde-fou puisqu'il permettra de corriger les pratiques nocives, *ex post* et au cas par cas. Les autorités de concurrence disposent en effet, comme indiqué précédemment, des outils nécessaires et suffisants pour sanctionner tout problème de concurrence qui serait constaté, et dans un délai compatible avec

l'évolution du marché grâce à la procédure de mesures conservatoires que l'Autorité de la concurrence n'hésite pas à utiliser.

L'élaboration de normes par les acteurs du secteur, à l'image de l'ensemble de standards liés au « véhicule étendu » (ExVe), pourrait également compléter utilement la régulation par le contrat, en permettant aux acteurs d'élaborer des règles dans un forum adapté, plus souple et plus participatif qu'une régulation étatique. Cela permet généralement de fournir de meilleurs résultats en raison d'une adoption rapide et volontaire des règles édictées par les acteurs, et peut former un socle de développement d'écosystèmes solides.

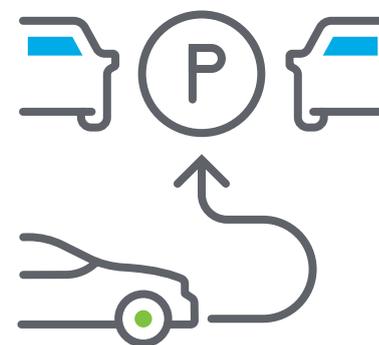
Si une régulation de nature étatique devait néanmoins être adoptée, malgré ses nombreux inconvénients et les risques importants qui sont associés — notamment d'inadaptation des règles édictées —, il conviendrait que la réflexion sur son périmètre et ses limites se fasse au niveau européen en vue d'une application harmonisée et ne soit pas limitée aux frontières françaises comme actuellement envisagée.

Les marchés concernés par le projet de régulation *ex ante* sont en effet européens voire mondiaux, et une législation étatique entraînerait une fragmentation du marché intérieur et contribuerait à imposer des obstacles injustifiés aux échanges intracommunautaires, contraire à la libre circulation des biens et des personnes. Imposer une ouverture des données aux constructeurs français à l'intérieur des limites du territoire national entraînerait également un handicap dans la concurrence pour les constructeurs français, dès lors que les constructeurs étrangers ne seraient pas soumis à ce type de régulation dans leurs pays, comme expliqué ci-dessus (cf. partie 3.2.).

Ces raisons ont par ailleurs justifié que la régulation sur l'accès physique aux données des véhicules par les réparateurs indépendants soit édictée au niveau européen, et non au niveau national.

En troisième lieu, le champ d'application de la régulation envisagée apparaît inadéquat en ce qu'elle est limitée à l'industrie automobile. Cette limitation est particulièrement contestable dès lors que de nombreux acteurs d'industries plus matures, comme les GAFAM, possèdent des données similaires¹¹² en quantités et qualités bien plus importantes, qui pourraient également être utiles aux constructeurs automobiles ou aux fournisseurs de services, mais qui ne sont pas régulés comme expliqué précédemment.

Une législation étatique entraînerait une fragmentation du marché intérieur et contribuerait à imposer des obstacles injustifiés aux échanges intracommunautaires.



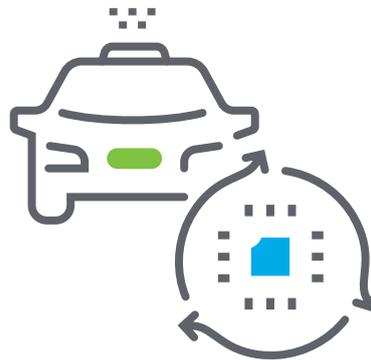
La position actuelle des constructeurs automobiles résulte d'une concurrence ouverte fondée sur les mérites, et non de droits spéciaux ou exclusifs accordés par l'État .

Cela est d'autant plus contestable que les constructeurs automobiles ne sont pas des anciens monopoles historiques, et n'ont pas bénéficié de financements publics pour développer leurs activités. La position actuelle des constructeurs automobiles résulte d'une concurrence ouverte fondée sur les mérites, et non de droits spéciaux ou exclusifs accordés par l'État.

La régulation asymétrique telle qu'elle est envisagée aujourd'hui apparaît en ce sens problématique en imposant une charge plus importante aux constructeurs automobiles — en limitant leur liberté contractuelle — qu'à d'autres entreprises détentrices de données tout aussi utiles.

Enfin, les enjeux sécuritaires liés aux véhicules automobiles, qui sont pourtant primordiaux¹¹³ et qui relèvent de la seule responsabilité des constructeurs, ne sont actuellement pas pris en considération par la régulation envisagée sur l'accès à distance aux données des véhicules connectés.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'intervention des pouvoirs publics par le biais de la mise en place d'une régulation *ex ante* telle qu'envisagée actuellement apparaît profondément inadaptée au contexte des marchés concernés par cette régulation.

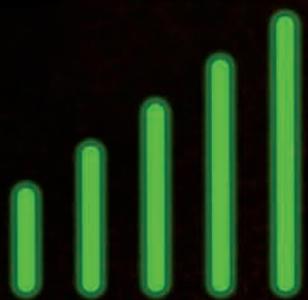


¹¹² Comme les données de déplacement.

¹¹³ Les véhicules connectés sont en effet particulièrement vulnérables aux risques de piratage, notamment lorsque le piratage permet un contrôle des fonctions critiques (guidage, freinage, etc.). Ces risques sont actuels et réels comme le démontrent amplement les exemples qui paraissent régulièrement dans la presse et dans les revues spécialisées. À titre d'exemple, des chercheurs ont pris le contrôle à distance d'une Jeep Cherokee en 2015 et ont pu imposer des manœuvres au conducteur qui n'avait plus le contrôle du véhicule (moteur ralenti puis coupé ; freins supprimés) (<https://www.wired.com/2015/07/hackers-remotely-kill-jee-highway/>), ce qui a imposé à Chrysler de rappeler 1,4 million de véhicules (de plusieurs modèles différents) suite à la découverte de cette faille (https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/chrysler-rappelle-1-4-million-de-voitures-apres-le-piratage-a-distance-d-une-jee_1701892.html).

4G

5G



6G



5. Conclusion

Une régulation n'est pas nécessaire au cas d'espèce car il n'existe pas de risque caractérisé à la concurrence.



L'analyse approfondie de la réalité du marché automobile et des conditions envisagées d'accès aux données produites par les véhicules permet de constater que la mise en place d'une régulation *ex ante* par le législateur n'est ni nécessaire, ni justifiée, ni même opportune.

Premièrement, une régulation n'est pas nécessaire au cas d'espèce car il n'existe pas de risque caractérisé à la concurrence. Au contraire, les constructeurs automobiles font face à la concurrence d'autres fournisseurs de données au même temps qu'ils se livrent à une concurrence entre et intraécosystèmes vis-à-vis des services associés aux données. Ces différentes dimensions de la concurrence exercent une contrainte permanente sur leur comportement. En tout état de cause, les conditions justifiant une régulation *ex-ante* ne sont pas réunies au cas d'espèce.

Deuxièmement, elle n'est pas pertinente et pourrait se révéler contre-productive, notamment car elle risque de distordre les incitations à l'investissement, affectant ainsi l'innovation. De plus, elle aurait pour effet de fragiliser en particulier les acteurs français allant ainsi à l'encontre de son propre objectif.

Troisièmement, l'intervention envisagée est inadaptée au contexte de marché, marqué par une mutation technologique importante et par l'émergence de nouveaux modes de consommation de la mobilité et des services associés.

Ainsi, réguler de cette façon et dans ce timing n'est ni nécessaire, ni pertinent, et pourrait se révéler contre-productif du point de vue de l'innovation dans les biens et services appuyés sur les données, mais aussi plus largement pour l'ensemble de la filière automobile française.

L'émergence de véhicules connectés et autonomes sûrs et performants, la génération de données de qualité ainsi que le développement de services variés au bénéfice des utilisateurs de véhicules requièrent non pas une intervention du législateur pour réguler l'accès aux données de ces véhicules à des tarifs réglementairement fixés, mais de protéger les investissements des constructeurs automobiles qui contribuent à la réalisation de ces objectifs en sécurisant leur droit de propriété sur ces investissements. Cette sécurisation du droit de propriété des constructeurs sur leurs investissements et les innovations en résultant nécessite notamment de garantir leur liberté contractuelle et de protéger efficacement leur secret des affaires. La compétitivité de l'industrie automobile française et européenne ne s'en trouvera que renforcée.



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) est le syndicat professionnel des constructeurs d'automobiles qui a pour adhérents : Alpine, PSA (Automobiles Citroën – Automobiles Peugeot), Renault et Renault Trucks. Il a pour vocation l'étude et la défense des intérêts économiques et industriels de l'ensemble des constructeurs français, à l'exclusion des questions sociales qui sont traitées par l'Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie – UIMM. Il assure également des missions d'information, d'études et de communication tant auprès de ses adhérents que des pouvoirs publics, des parlementaires, de la filière industrielle, de la filière automobile et celle de la route, des organismes de recherche, des médias et du grand public. Le Comité des constructeurs est associé aux travaux de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) dont le siège est à Bruxelles. Le Comité des constructeurs est également membre de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA) qui réunit l'ensemble des associations professionnelles nationales au niveau mondial.



Le cabinet Fréget & Associés, basé à Paris, est entièrement dédié au droit de la concurrence et de la régulation. Fondé par Olivier Fréget, le cabinet accompagne ses clients dans la définition et la mise en œuvre de leur stratégie juridique, les représentant au niveau national et communautaire auprès des tribunaux, autorités de concurrence, et autorités de régulation sectorielle. L'expertise développée par les avocats du cabinet Fréget & Associés leur permet de se placer à la pointe de la réflexion juridique et économique. Cette démarche vise à dégager, en étroite collaboration avec le client et sa connaissance des marchés, des approches juridiques innovantes lui permettant de développer ou protéger son modèle de valeur. Ils sont de fervents défenseurs de l'union européenne, qu'ils considèrent comme la clé de la libéralisation et de la croissance des économies nationales européennes.

Deloitte.

Deloitte fait référence à un ou plusieurs cabinets membres de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (« DTTL »), son réseau mondial de cabinets membres et leurs entités liées. DTTL (également appelé « Deloitte Global ») et chacun de ses cabinets membres sont des entités indépendantes et juridiquement distinctes. DTTL ne fournit pas de services à des clients. Pour en savoir plus : www.deloitte.com/about. En France, Deloitte SAS est le cabinet membre de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, et les services professionnels sont rendus par ses filiales et ses affiliés.

Deloitte est l'un des principaux cabinets mondiaux de services en audit & assurance, consulting, financial advisory, risk advisory et tax & legal. Avec 312 000 collaborateurs implantés dans 150 pays, Deloitte, depuis plus de 150 ans, a su gagner par sa qualité de service la confiance de ses clients et créer ainsi la différence. Deloitte sert 80% des entreprises du Fortune Global 500®.

Deloitte France regroupe un ensemble de compétences diversifiées pour répondre aux enjeux de ses clients, de toutes tailles et de tous secteurs. Fort des expertises de ses 6 900 associés et collaborateurs et d'une offre multidisciplinaire, Deloitte France est un acteur de référence. Soucieux d'avoir un impact positif sur notre société, Deloitte a mis en place un plan d'actions ambitieux en matière de développement durable et d'engagement citoyen.

Deloitte – 6, place de la Pyramide – 92908 Paris-La Défense Cedex

© Janvier 2020 Deloitte SAS – Membre de Deloitte Touche Tohmatsu Limited
Tous droits réservés – Studio Design France