

Manifeste pour des opportunités équitables de digitalisation

Une large coalition appelle les responsables politiques de l'Union européenne à présenter une législation d'ici 2020 garantissant l'égalité numérique pour l'accès à distance aux données générées par les véhicules

La concurrence, l'innovation et les intérêts des consommateurs doivent être au cœur du marché unique numérique de l'UE



S'appuyant sur la précédente initiative du Manifeste de 2018¹, la coalition représentant les opérateurs du secteur automobile et des services de mobilité, des assureurs, des consommateurs et des PME, renouvelle son appel pour une solution législative, garantissant un accès à distance effectif aux données générées par les véhicules et aux ressources fonctionnelles, et préservant la concurrence, l'innovation et le libre choix du consommateur. La capacité de libérer le potentiel d'innovation et de compétitivité du secteur de l'entretien automobile et des fournisseurs de services de mobilité "autour de la voiture" doit être assurée.

QUEL EST LE PROBLÈME ?

Le développement technologique et la numérisation du secteur automobile s'accroissent de manière exponentielle. D'ici 2025, 70% du parc de véhicules devrait être connecté², et les associations soussignées sont impatientes de mener à bien la mobilité connectée et autonome.

De nombreuses idées innovantes sont en cours d'élaboration, mais ne peuvent être concrétisées (ou ne peuvent l'être que partiellement) en raison du manque d'accès effectif aux données et aux fonctions à bord des véhicules.

Avec l'avènement de la "voiture connectée", **la concurrence commence maintenant dans le véhicule** où la qualité des données et la capacité d'accéder en toute sécurité aux fonctionnalités du véhicule déterminent la qualité du service. Dans un secteur automobile de plus en plus numérisé, l'ensemble de la chaîne de valeur automobile doit avoir le droit de faire évoluer ses modèles économiques et donc de concurrencer les constructeurs automobiles sur un pied d'égalité, afin de pouvoir continuer à offrir les services compétitifs attendus par ses clients.

Exemples de cas pratiques numériques :

Pneus en tant que service, réparation écologique, contrôle technique périodique numérique, alertes prédictives évitant les pannes, télédiagnostic optimisant l'assistance des patrouilles routières et donc les déplacements des consommateurs, location intelligente et services de mobilité partagés, "pièces parlantes" communiquant leur état de santé pour une chaîne optimisée de production et de distribution après-vente, polices d'assurance "Payez selon votre conduite" et conseils aux conducteurs.



QUATRE CAPACITÉS CLÉS SONT DONC NÉCESSAIRES :

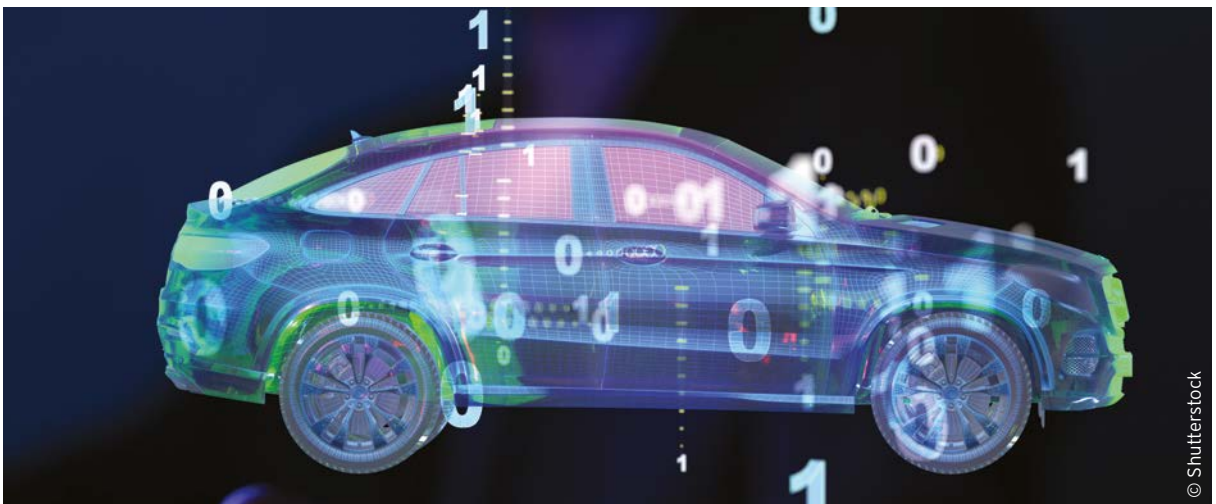
- Un accès indépendant, direct, en temps réel, et non surveillé par les constructeurs automobiles (qui sont aussi des concurrents), aux données générées à bord des véhicules, y compris celles qui sont critiques en termes de temps et de fréquence ;
- Une communication bidirectionnelle avec le véhicule et ses fonctions, indépendante du constructeur du véhicule ;
- La possibilité d'interagir à distance avec le conducteur de manière sûre, sécurisée et indépendante à l'aide des fonctions des interfaces humain-machine embarquées (par exemple, via le tableau de bord ou les commandes vocales) ;
- La possibilité d'exécuter un logiciel indépendant directement dans le véhicule connecté en utilisant des capacités de calcul embarquées pour traiter toutes les données générées dynamiquement aussi près que possible de leur source.

Cet accès interopérable direct et indépendant permettra le développement de produits et services numériques innovants, qui se traduiront par un véritable choix pour les consommateurs et une mobilité compétitive. Ces principes sont soutenus *aujourd'hui* par la législation de l'UE en matière de réparation et d'entretien via le connecteur OBD (On-Board-Diagnostics), et devraient être appliqués à tous les autres canaux de communication avec le véhicule.



Toutefois, il est prouvé qu'aucune de ces quatre capacités ne serait possible avec le modèle d'accès aux données proposé par les constructeurs automobiles, le **"véhicule étendu" (ExVe ou Extended Vehicle)**. En effet, ce dernier a pour principe de canaliser toutes les communications pour l'accès aux données à distance via le serveur back-end appartenant au constructeur automobile. Seuls une partie limitée des données embarquées et un sous-ensemble étroit de fonctions basées sur le modèle commercial du constructeur automobile seraient disponibles pour les prestataires de services tiers. La solution des constructeurs consiste à fournir l'accès soit directement dans le cadre d'un contrat B2B, soit par l'intermédiaire d'une plateforme de services de données, un prétendu "serveur neutre".

Le "véhicule étendu" ne permet pas des capacités égales. Au contraire, il donne aux constructeurs automobiles un contrôle total et leur permet de décider arbitrairement comment, quand (et avec quelle latence) et à qui l'accès aux données (majoritairement agrégées et déjà diagnostiquées/traitées) sera accordé. Les prestataires concurrents devraient se limiter à "dupliquer" des services basés sur les méthodes de réparation des constructeurs. Le rôle du constructeur automobile en tant que "gardien" autoproclamé est également illustré par l'accès arbitrairement restreint aux données embarquées via le connecteur physique de diagnostic embarqué (OBD).



QUELLE EST LA SOLUTION ?

Le principe de base devrait être de fournir des capacités égales à celles dont dispose le constructeur du véhicule. A titre d'exemple, nous pensons que ces capacités sont réalisables avec une "plateforme embarquée interopérable, standardisée, sécurisée et ouverte" ("Open Telematics Platform", OTP) et sa sécurité inhérente. Ce modèle a été présenté dans le rapport d'étude de TRL³ pour la Commission européenne et étayé par des études indépendantes (par exemple le rapport Overseer⁴). Un tel système télématique permet de mettre en œuvre des applications indépendantes de manière sûre et sécurisée dans le véhicule. Cela permet d'optimiser le traitement des données embarquées, tout en assurant une communication décentralisée vers le véhicule et à partir de celui-ci avec d'autres prestataires de services qui obtiennent le consentement direct du consommateur. Cela dispense de l'obligation de signer au préalable un contrat de transfert de données avec le constructeur du véhicule (obligation incontournable dans le scénario ExVe). Cette solution est sans préjudice du principe de neutralité technologique, puisque les exigences fonctionnelles sont définies, mais la mise en œuvre technique reste laissée à la discrétion de la partie exécutante.

UNE TELLE SOLUTION :

- permettrait aux consommateurs de décider en toute connaissance de cause quels prestataires de services peuvent accéder à leurs données, sans interférence des constructeurs automobiles ;
- garantirait une concurrence effective et la non-surveillance des entreprises indépendantes par les constructeurs automobiles, qui sont leurs concurrents ;
- permettrait des solutions innovantes et de nouveaux modèles économiques ;
- serait pleinement compatible avec les exigences en matière de cybersécurité ;
- améliorerait la sécurité routière et contribuerait à une économie plus durable et circulaire ;
- garantirait le respect des règles de protection des données, et ce grâce à une relation directe entre le prestataire de services et son client.

La plateforme interopérable garantit au moins le même niveau élevé de sécurité, de sûreté, de responsabilité et de protection des données que les constructeurs automobiles respectent eux-mêmes. Dans le même temps, elle préserve un véritable choix pour les consommateurs, la concurrence, l'innovation et la sécurité routière.

Par ailleurs, les constructeurs automobiles permettent de plus en plus souvent à des partenaires commerciaux tiers sélectionnés (non concurrents) d'exploiter leurs propres systèmes et applications (tiers) dans leurs véhicules. Cela démontre à tout le moins qu'un accès direct, sûr et sécurisé est possible sans interférer avec les fonctions du véhicule.

IL EST TEMPS D'AGIR !

Dans deux résolutions récentes⁵, le Parlement européen a invité la Commission européenne à prendre des mesures (législatives) pour garantir "un accès équitable, sûr, en temps réel et technologiquement neutre aux données embarquées pour certaines entités tierces". En outre, un certain nombre d'études internes et externes de la Commission européenne⁶ ont fourni d'autres preuves de l'impact juridique et économique des modèles d'accès aux données des véhicules en discussion. Sur les marchés où le pouvoir est déséquilibré et où l'une des parties, les constructeurs automobiles, jouit d'un contrôle monopolistique de l'accès aux données et aux fonctions du véhicule, une législation est nécessaire pour garantir des conditions de concurrence effective.

Un accès non réglementé aux données embarquées via le modèle ExVe fermé actuel des constructeurs automobiles aurait de sérieuses conséquences économiques, et entraînerait notamment des coûts supplémentaires sur le marché indépendant de l'après-vente en Europe. Une étude récente de la FIA Région I a quantifié les coûts et les pertes à 65 milliards d'euros pour les consommateurs et les opérateurs indépendants d'ici 2030⁷. Il est donc clairement temps d'agir !

QUE DEMANDONS-NOUS ?

UNE PROPOSITION LÉGISLATIVE D'ICI 2020 !

Nous invitons les décideurs politiques, et en premier lieu la Commission européenne, à présenter d'ici 2020 une proposition législative qui s'appuierait sur les "Principes et Exigences de haut niveau" suivants, conduisant à une plateforme télématique embarquée interopérable et à ses interfaces fournissant :

- 1.** Des capacités égales pour tous les prestataires de services automobiles d'utiliser la communication bidirectionnelle via le tableau de bord et/ou les fonctions des interfaces humain-machine, pour offrir au propriétaire/conducteur du véhicule un service qu'il peut ensuite sélectionner et autoriser, le tout en respectant l'ensemble des obligations légales (par exemple, la conformité avec le RGPD ou la prévention de la distraction du conducteur).
- 2.** Un accès direct, indépendant, non surveillé et en temps réel au véhicule, à ses données et à ses ressources, par exemple via une plateforme embarquée interopérable, standardisée, sécurisée et ouverte, permettant une communication bidirectionnelle indépendamment du constructeur automobile ;
- 3.** La capacité d'installer des applications indépendantes *dans* le véhicule pour optimiser le traitement des données, faciliter l'innovation, et permettre de nouveaux modèles économiques.
- 4.** Le volume et la qualité des données/fonctionnalité doivent être au moins les mêmes que celles dont disposent les constructeurs automobiles, c'est-à-dire ce que le véhicule permet, même si les constructeurs ne l'utilisent pas pour leurs propres modèles commerciaux. Ce volume et cette qualité doivent être publiés pour chaque véhicule.
- 5.** Un cadre neutre harmonisé pour fournir un point d'accès unique aux certificats de cybersécurité, assorti d'exigences législatives pour cet accès et pour l'utilisation des certificats.

Ce n'est qu'en répondant à toutes ces exigences en matière de capacités fonctionnelles que l'Union européenne pourra garantir un environnement de services compétitif et devenir le leader de la mobilité connectée et autonome, tout en préservant son économie de marché sociale et verte, favorable aux PME.

Bruxelles, Octobre 2019

¹Le premier manifeste pour des opportunités équitables de digitalisation, signé en 2018

²Roland Berger dans le Rapport de ETRMA/Quantalyse 'Connected & Automated Mobility - Tyre Industry Use Cases That Require Direct Access to In-Vehicle Data', juin 2019

³Étude du Transport Research Laboratory (TRL) 'Access to In-vehicle Data and Resources', août 2017

⁴Rapport d'Oversee 'Open Vehicular Secure Platform', Septième programme-cadre de recherche et de développement technologique, novembre 2013

⁵Résolution du Parlement européen du 13 mars 2018 sur une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs, Résolution du Parlement européen du 5 décembre 2018 sur les véhicules autonomes dans les transports européens

⁶Étude du Joint Research Center (JRC) 'Access to digital car data and competition in aftersales services', septembre 2018;

⁷Étude de TRL (note de bas de page 3); Etude de Valdani, Vicari & Associati (VVA) 'Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM)', août 2018

⁸Étude de Quantalyse / Schönenberger Advisory Services pour FIA Region I 'The automotive digital transformation and the economic impacts of existing data access models', mars 2019

SIGNATAIRES



ADPA représente les éditeurs européens indépendants de données automobiles.

www.adpa.eu



CECRA représente les entreprises européennes du commerce et de la réparation automobile.

www.cecra.eu



CITA représente les organismes chargés de l'inspection ou de la supervision de l'inspection des véhicules automobiles en service et de leurs remorques.

www.citainsp.org



EGEA représente les fabricants et importateurs européens des équipements de garage et de test.

www.egea-association.eu



ETRMA représente les producteurs européens de pneumatiques et d'articles en caoutchouc.

www.etrma.org



FIA Region I représente les clubs d'automobilistes européens.

www.fiaregion1.com



FIGIEFA représente les distributeurs européens indépendants du marché de la rechange automobile.

www.figiefa.eu



Insurance Europe représente le secteur européen de l'assurance et de la réassurance.

www.insuranceeurope.eu



Leaseurope représente l'industrie européenne du leasing et de la location automobile.

www.leaseurope.org



SMEUnited représente les artisans, commerçants et PME européens.

www.smeunited.eu



UEIL représente l'industrie européenne des lubrifiants.

www.ueil.org