

Fédération  
Des Syndicats  
de la Distribution  
Automobile



Secteur automobile / Consommation

## Communiqué

**La FEDA soutient la coalition européenne créée contre La position de l'ACEA et du CLEPA sur l'accès aux données des véhicules qui menace la concurrence, l'innovation et le libre choix des consommateurs.**

**La volonté affirmée des constructeurs de proposer des véhicules sûrs et sécurisés est compatible avec d'autres solutions techniques. Exemple : la plateforme embarquée, interopérable, standardisée, sûre et avec un accès ouvert conforme à la réglementation européenne « eCall ».**

Paris le 11 janvier 2017. Une vaste coalition d'organisations européennes regroupant concessionnaires automobiles, réparateurs, fabricants d'équipements de garage, équipementiers et distributeurs de pièces de rechange, éditeurs de données, sociétés de leasing et de location, assureurs et associations de consommateurs (voir liste ci-dessous) ont de nouveau défendu la création « **d'une plateforme embarquée, interopérable, standardisée, sûre et avec un accès ouvert** ». À l'ère digitale, une telle « ligne de communication interopérable » est nécessaire pour assurer la sûreté et la sécurité, tout en garantissant un environnement vraiment compétitif et innovant, le libre choix des consommateurs et un entrepreneuriat indépendant.

⇒ **Voir Communiqué de Presse ci-joint de la coalition traduit de l'anglais par la FEDA.**

La coalition est naturellement ouverte à l'arrivée de véhicules connectés et automatisés de manière standardisée et sûre. Mais les membres de la coalition n'acceptent pas la proposition de l'ACEA-CLEPA qui consiste essentiellement à fermer toutes les connexions directes en ligne (et hors ligne) du véhicule et à router à l'avenir toutes les communications et l'accès aux données par le serveur externe appartenant au constructeur (un système soi-disant non-embarqué ou « Véhicule Étendu ») qui présente cette solution comme la seule option « sûre et sécurisée ».

Il va sans dire que la sécurité et la sûreté revêtent la plus grande importance, mais elles ne doivent pas servir de prétexte pour bloquer l'accès direct aux données embarquées qui représentent la clef de voûte des services numériques automobiles. Présentée comme un généreux partage de données, la solution n'est en réalité qu'un nouveau moyen de donner aux constructeurs automobiles le pouvoir arbitraire de décider comment, quand et à qui les données seront fournies (ou non), en fonction de leurs propres intérêts. Cependant, le futur digital de la filière de l'entretien et de la réparation automobile ne peut pas dépendre d'une simple décision B2B prise par les constructeurs automobiles qui représentent déjà aujourd'hui des fournisseurs de services concurrents d'une large gamme de services et produits liés au véhicule (ex. : solutions financières, leasing, assurances, diagnostics, pièces détachées). Cela irait à l'encontre des avantages que cette nouvelle technologie devrait apporter aux 284 millions de consommateurs automobilistes européens.

Les membres de la coalition soutiennent que la « plateforme embarquée, interopérable, standardisée, sûre et avec un accès ouvert » est conforme à la réglementation « eCall » actuellement à l'étude à la Commission Européenne. Une telle plateforme embarquée et interopérable permet d'assurer le même niveau de sécurité, sûreté, responsabilité et protection des données, tout en protégeant à la fois la concurrence, l'innovation et le libre choix des consommateurs. Elle serait basée sur les systèmes télématiques existants des constructeurs automobiles pour qu'elle soit interopérable et utilise leurs normes de sécurité (voire des normes plus strictes fixées par les autorités).

En autorisant Google et Apple à intégrer leurs propres systèmes et applications opérationnels dans les véhicules, de nombreux constructeurs automobiles ont démontré qu'une plateforme interopérable est déjà utilisée, ce qui prouve

que l'accès sûr et sécurisé à distance par un tiers est possible aujourd'hui sans interférer avec les fonctions du véhicule.

La nouvelle approche de l'ACEA / CLEPA prévoit également un soi-disant « serveur neutre » lié au serveur appartenant au constructeur automobile qui agirait comme un point d'accès et une plateforme commerciale de « concurrence loyale » mise à disposition des fournisseurs de services tiers. Le type de données fournies et le coût supplémentaire restent à l'entière discrétion du constructeur automobile.

Les nombreux acteurs du secteur ayant assisté au processus de standardisation ISO ont pu se faire une idée assez précise de la manière dont les constructeurs automobiles entendent mettre en place cette solution. Après un an et demi de discussions, il a par exemple été démontré que l'accès indépendant au véhicule, la présentation des services pour le conducteur via l'affichage du véhicule (pour un contact sûr et direct avec le conducteur) et l'accès aux données en temps réel n'étaient pas possibles. Cela exclut d'ores et déjà des « business models » importants, comme les diagnostics / pronostics indépendants basés sur les données embarquées en direct, qui sont essentiels aux services numériques du secteur automobile.

Pendant plus de vingt ans, l'accès direct aux données embarquées a été possible grâce à l'interface interopérable physique (port OBD – diagnostic embarqué). Elle garantit le libre choix du réparateur pour les consommateurs, le développement d'équipements de test innovants réalisant des diagnostics indépendants et des méthodes alternatives de test, des solutions de gestion de la flotte, des services compétitifs de réparation et d'entretien, ainsi qu'un contact direct avec les consommateurs. **Cette ligne de communication interopérable avec un accès direct aux données embarquées doit être conservée et adaptée aux besoins de l'ère digitale. Dans cette ère, la concurrence commence déjà à l'intérieur du véhicule où la qualité des données détermine directement la qualité des services.**

**La FIGIEFA, ainsi que de nombreuses autres parties prenantes demandent aux Institutions européennes de mettre en place un cadre réglementaire solide pour créer une plateforme interopérable, standardisée, sûre et sécurisée, digitale, embarquée et télématique, comme le prévoit le mandat « eCall », afin de protéger le libre choix des consommateurs, un entrepreneuriat indépendant, la concurrence et l'innovation pour tous les services « autour de la voiture ». Relayant la FIGIEFA, la FEDA prendra sa part dans cette initiative en s'adressant directement aux pouvoirs publics français, au ministère français des Affaires Européennes, aux élus français du parlement européen pour les sensibiliser à cette nouvelle tentative des constructeurs de bloquer en leur faveur l'accès à l'information technique des véhicules connectés.**

#### **Les membres de la coalition**

- **ADPA** - Association européenne des éditeurs de données indépendants
- **CECRA** - Conseil européen du commerce et de la réparation automobile
- **EGEA** - Association européenne des Fabricants d'équipements de garages et d'équipements de test
- **FIA** - Fédération Internationale de l'Automobile (Consommateurs automobilistes)
- **FIGIEFA** - Fédération Internationale des Grossistes, Importateurs et Exportateurs en Fournitures Automobiles
- **Insurance Europe** - Fédération européenne de l'assurance et de la réassurance
- **Leaseurope** - Fédération européenne des Associations de sociétés de leasing

Au sein de la filière indépendante automobile française, La FEDA représente les entreprises de distribution de fournitures pour l'automobile, le véhicule industriel, les outillages et les équipements de garage, et de prestations de services à travers des ateliers spécialisés (diesel, reconstruction moteur,...).