Fédération
Des Syndicats
de la Distribution
Automobile

Secteur automobile / Consommation

Communiqué

La FEDA exige le maintien du connecteur OBD* dans le futur règlement relatif à l'homologation des véhicules à moteur.

Un connecteur de petite taille, mais de grande importance

L'oubli de la Commission européenne qui fait peser un risque sur les PME du secteur et sur le choix des consommateurs

La FEDA suit, à Bruxelles, l'état d'avancement du projet de règlementation européenne. proposé par la Commission Européenne, relatif à l'homologation des véhicules à moteur. Elle tient à exprimer publiquement son inquiétude si le projet actuel, qui oublie la prise OBD sans laquelle aucun diagnostic n'est possible aujourd'hui sur un véhicule, était maintenu sans tenir compte ni du rapport final de L'institut Ricardo de Londres**, pourtant commandé par la même Commission Européenne, ni des amendements du Parlement Européen.

Le maintien du connecteur OBD et l'accès de ses données à tous les opérateurs sont essentiels au bon fonctionnement du marché de l'après-vente automobile et, par extension, pour l'exercice de la concurrence dans les secteurs de l'entretien et de la réparation automobiles en France et en Europe.

Dans le cas contraire les constructeurs automobiles pourront s'arroger le monopole de l'accès aux données relatives à l'état technique du véhicule. En Europe, le marché indépendant de l'après-vente automobile offre ses services à 284 millions d'automobilistes et représente aujourd'hui 3,5 millions d'emplois dans 500 000 entreprises, dont une grande majorité de petites et moyennes entreprises (PME). Ainsi, un marché de l'après-vente en bonne santé profite aux automobilistes, car une concurrence loyale interne accrue est synonyme d'innovation, d'une politique des prix concurrentielle et de services de qualité.

C'est dans ce contexte que « *la position du nouveau gouvernement du Président* ***Emmanuel Macron*** *sera cruciale pour l'avenir de notre secteur d'activité* », affirme la FEDA. Les institutions européennes doivent en effet statuer à partir du mois de septembre, dans le cadre du trilogue qui associe la Commission, le Parlement et le Conseil, sur ce texte et en particulier les amendements que le Parlement a apportés à la version initiale de la Commission. La FEDA considère que ces amendements, qui garantissent l'accès aux données des véhicules aux opérateurs indépendants, notamment par le maintien du connecteur OBD, sont absolument vitaux pour l'avenir de la profession en France et en Europe.

La fédération appelle donc le Gouvernement à plaider, au sein du Conseil européen, pour la conservation de ces amendements dans la version finale du règlement. La France a l'opportunité de réorienter le projet de règlement dans la bonne direction lors de la négociation en trilogue et d'éviter ainsi une catastrophe prévisible sur le marché de l'après-vente automobile.

**Connecteur ou prise OBD. Le terme prise OBD est couramment utilisé par les professionnels français*

*** « Study on the operation of the system of access to vehicle repair and maintenance information »*
www.vft.at/media/files/Ricardo-AEA-study---Euro-5-RMI-a-01.pdf

Pour un complément d'information : à lire, la note explicative ci-après.

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,…).

NOTE EXPLICATIVE

Une petite prise pour sauver votre véhicule

Imaginez que vous pensiez avoir un problème de santé tel qu'un problème cardiaque dû à un souci de tension. Vous vous rendez chez votre médecin habituel mais celui-ci vous dit ne pas pouvoir vous examiner car son stéthoscope et tensiomètre lui ont été retirés ! Cette situation poserait un sérieux problème, et les médias s'empareraient très certainement du sujet pour tirer la sonnette d'alarme et critiquer un système qui ne permet pas d'examiner un patient avec l'équipement adéquat.

De la même manière, si votre voiture montre une anomalie de fonctionnement, un diagnostic préalable doit être fait avant de pouvoir la réparer. Compte tenu de la complexité électronique des véhicules actuels, la plupart des réparations nécessitent la connexion d'un équipement de diagnostic à la voiture. Cette connexion est aujourd'hui possible grâce à un petit connecteur de diagnostic, connu sous le nom de « connecteur OBD ».

Des changements dramatiques, voulus par les constructeurs, pourraient bientôt voir le jour, rendant ce type de connexion impossible.

«Omission» du connecteur

L'existence de ce connecteur de diagnostic, qui, malgré sa petite taille, revêt une grande importance sur le marché de l'après-vente automobile, est aujourd'hui menacée, dans la mesure où la Commission européenne a commencé de travailler sur une proposition de règlement relatif à l'homologation des véhicules à moteur, dans laquelle ce connecteur aurait dû figurer.

Ce qui pose problème est moins le contenu de ce nouveau règlement, que ce qui a été omis.

Les auteurs de ce nouveau règlement ont oublié (certainement par inadvertance) non seulement le connecteur OBD, mais également de nombreuses autres questions soulevées par **«** le rapport final de l'Institut Londonien Ricardo*», pourtant commandité par la Commission elle-même. En 2016, cette étude a fortement recommandé de mettre à jour la législation en matière d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, vieille de 10 ans.

Est-il possible que Madame **Elżbieta Bieńkowska**, Commissaire Européenne chargée du Marché Intérieur, de l'Industrie, de l'Entrepreneuriat et des PME, ne soit pas informée de ces importantes questions soulevées par le rapport Ricardo ?

Madame Bieńkowska, représentante européenne en charge des petites et moyennes entreprises, peut- elle condamner les PME du secteur automobile en oubliant le connecteur OBD dans la nouvelle proposition ?

Madame Bienkowska devrait donc s'assurer que les conclusions de l'étude de l'Institut Ricardo sont mises en œuvre dans le règlement susmentionné en ayant conscience que l'absence du connecteur OBD ne l'aidera pas à remplir sa mission en faveur des PME du secteur automobile.

Absence du connecteur OBD : quelles conséquences ?

À l'heure actuelle, alors que le connecteur OBD peut être remplacé par un autre système (notamment le diagnostic à distance effectué grâce à des serveurs depuis la maison mère du constructeur automobile), certains constructeurs pourraient profiter de cette lacune législative pour s'arroger, de facto, le monopole de l'accès aux données relatives à l'état technique du véhicule.

Sans pouvoir accéder aux données du véhicule à l'aide du connecteur, les réparateurs automobiles multimarques ne seront, en effet, plus en mesure de lire les données des voitures en réparation. Ils deviendront dépendants des constructeurs automobiles.

Si le connecteur OBD est fermé ou du moins réduit aux seules émissions, on assistera à un véritable effet domino : les réparateurs n'auront plus accès aux données relatives à l'état technique du véhicule et dépendront dès lors des constructeurs automobiles ; les fabricants de pièces de rechange, les distributeurs,

les producteurs d'équipement de diagnostic et de logiciels propres au connecteur, leurs salariés ainsi que des millions d'automobilistes subiront les conséquences d'un marché sur lequel la concurrence sera devenue déloyale.

Le Parlement européen a compris l'enjeu et est venu à la rescousse des automobilistes et des entreprises actives sur le marché indépendant de l'après-vente (IAM)

Depuis plusieurs mois, le Parlement européen s'est penché sur le règlement en question et a apporté des amendements aux dispositions du règlement–notamment en faveur du maintien du connecteur OBD et à toutes ses données.

Les amendements proposés par le Parlement Européen, en assurant le bon fonctionnement du marché de l'après-vente automobile, la concurrence loyale ainsi que le maintien de l'équilibre du marché, répondent aux attentes des professionnels de la réparation et des automobilistes européens.

Qu'attendons-nous du Gouvernement français ?

Le sujet est actuellement débattu dans le cadre du« trilogue informel » (séries de réunions tripartites) entre le Parlement européen, la Commission européenne et le Conseil de l'UE. C'est dans ce contexte que « *la position du nouveau gouvernement du Président **Emmanuel Macron** sera cruciale pour l'avenir de notre secteur d'activité* » affirme la FEDA.

Nicolas Hulot, Ministre d'Etat, Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, **Elisabeth Borne**, Ministre chargée des Transports et **Nathalie Loiseau**, Ministre des Affaires Européennes, ont aujourd'hui l'opportunité de réorienter ce projet de règlement dans la bonne direction. En plaidant pour que l'apport indispensable du Parlement européen à ce texte soit conservé, le Gouvernement français pourra éviter une catastrophe économique et sociale prévisible sur le marché de l'après-vente automobile.

Aujourd'hui, la Commission concentre toute son attention à trouver une solution à l'affaire « Dieselgate », qui l'a placée sous les feux de la critique. Elle doit consacrer autant d'attention et d'énergie aux questions primordiales pour l'avenir des PME de l'après-vente automobile en France et en Europe.

Sans le maintien du connecteur OBD inscrit dans le marbre du projet de règlement européen, c'est tout le secteur de la réparation automobile multimarque qui serait empêché d'accéder aux données des véhicules, le rendant ainsi dépendant des constructeurs automobiles, qui deviendraient alors les seules entités en possession des « codes d'accès » nécessaires pour effectuer les réparations. Une telle situation nuirait aux PME dont la survie serait menacée, elle nuirait à l'entrepreneuriat et au marché unique pourtant si chèrement défendus par l'Union Européenne.