

Club conformité « véhicule connecté et mobilité »

Compte rendu de l'atelier n°1
« Compréhension des enjeux économiques et
concurrentiels des traitements de données
concernés »

Atelier du 21 avril 2023

Lors du tour de table, de nombreuses problématiques ont été soulevées par les acteurs. Les principaux sujets débattus sont synthétisés ci-après.

L'accès aux données issues du véhicule connecté

La majorité des membres du « club conformité » s'accordent sur **le rôle crucial des données dans l'évolution du secteur automobile**. Ainsi, l'électrification des véhicules, la numérisation, la connectivité et l'automatisation de la conduite vont **produire et nécessiter davantage de données pour fournir les meilleurs services possibles au client final** (par exemple, le rechargement des batteries à distance ou encore la maintenance proactive et préventive).

L'enjeu de l'accès aux données par les acteurs constitue un point d'attention :

- Certains membres du « club conformité » (loueurs, assureurs, équipementiers) insistent sur la nécessité d'un accès ouvert aux données issues des véhicules afin de leur permettre de proposer leurs propres services ;
- **Selon certains, le secteur de l'automobile n'est pas aussi avancé qu'on ne le pense en matière de traitement de données issues des véhicules.** En effet, la capacité pour un constructeur d'accéder aux données d'un véhicule reste limitée par la technologie et varie selon le modèle de véhicule. Il est actuellement relativement difficile de valoriser les données du véhicule et une certaine prudence doit prévaloir quant à certains chiffres relatifs à la valorisation économique des données du véhicule ;
- Un véhicule peut générer une quantité importante de données sans qu'existent pour autant les infrastructures suffisantes pour les stocker et les traiter.

Les acteurs signalent qu'il faut prendre en compte la réglementation sur la protection des données s'agissant de la capacité de collecte des données :

- **La « remontée » d'une donnée dépend du consentement de l'utilisateur (par exemple, pour une finalité donnée, comme l'amélioration des produits, le taux de refus est de 70 %) ;**
- l'anonymisation des données tend à dégrader la qualité et l'intérêt des données ;
- L'accès à des tiers doit se faire dans le respect de la protection des données personnelles.

La CNIL relève **une volonté des acteurs de bâtir un système permettant la monétisation de services connectés grâce aux données des véhicules, dans le respect du droit de la concurrence et de la réglementation applicable à la protection de la vie privée et aux données personnelles** (directive 2002/58/CE du 12 juillet 2002, dite vie privée et communications électroniques ou « ePrivacy », RGPD, etc.).

L'utilisation des données issues du véhicule connecté

La plupart des membres du « club conformité » soulignent l'intérêt des données issues du véhicule dans le cadre du développement d'offres et de services. Sont cités comme exemples :

- l'amélioration de la gestion de flottes d'entreprises (camions, fourgonnettes) avec un objectif de baisse des coûts d'exploitation ou encore, une capacité à anticiper le changement de certaines pièces des véhicules ;
- la mise en place/à disposition un service d'accompagnement personnalisé en temps réel, en s'appuyant sur les données du conducteur permettant d'améliorer le score de conduite et générer des économies (carburant, etc.).

Plusieurs membres du « club conformité » ont également mentionné l'intérêt de l'exploitation des données à des fins de politiques publiques (par exemple, afin d'améliorer la sécurité routière).

Les modalités d'accès aux données issues du véhicule connecté

Certains membres du « club conformité » ont débattu du sujet des contrôleurs d'accès aux données (« *gatekeepers* ») s'agissant des données issues des véhicules connectés :

- Si de tels **contrôleurs d'accès aux données** n'existent pas actuellement, on ne peut exclure une telle situation à l'avenir, s'agissant notamment des **fournisseurs de système d'exploitation (OS) ou des constructeurs** ;
- Afin d'éviter un tel scénario, **l'accès aux données doit être possible pour tous les acteurs de l'écosystème, lesquels devront être sur un même pied d'égalité** ;
- Certains membres suggèrent de séparer, d'un point de vue « **protection des données, les rôles du constructeur en qualité de fabricant ayant accès à certaines données, et en tant que fournisseur de services.**

Le cas des données de géolocalisation

Plusieurs membres du « club conformité » (constructeurs, équipementiers) considèrent que les **données de géolocalisation sont essentielles dans les services de mobilité** (par ex. : trouver une borne de recharge rapidement pour les véhicules électriques, « payez selon votre conduite », etc). Pour certains producteurs de services, leur intérêt est fondamental, notamment lors d'un vol de véhicule pour retrouver ce dernier.

Certains membres du « club conformité » ont débattu de l'anonymisation des données de géolocalisation :

- La donnée de géolocalisation est très intrusive pour la vie privée car elle est fortement identifiante ;
- L'anonymisation de la donnée de géolocalisation lui fait perdre de sa valeur, et par la même, de son intérêt.

Plusieurs membres pensent qu'il faut intégrer dans le débat, le sujet des **mobiles multifonctions (smartphones)** :

- Souvent, les usagers connectent leur téléphone à leur véhicule, et génèrent des données de géolocalisation qui peuvent être récupérées par certains GAFAM.
- Un membre suggère que les régulations en matière de données de géolocalisation soient les mêmes pour les véhicules connectés et les mobiles multifonctions (*smartphones*).

Enjeux réglementaires européens

Certains participants estiment que le règlement sur les données (*Data Act*) qui établit des principes généraux, devra être complété par des dispositions spécifiques à l'automobile (ceci afin de clarifier sa portée). En outre, un cadre réglementaire sectoriel permettrait d'éviter l'émergence de contrôleurs d'accès aux données et faciliterait la standardisation des données. Il serait donc pertinent, pour eux, d'envisager une régulation similaire au règlement sur les marchés numériques (*Digital Markets Act* ou *DMA*) pour l'industrie automobile.

En outre, certains membres ont rappelé la nécessaire prise en compte de la directive dite « vie privée et communications électroniques » dans l'élaboration de la réglementation sectorielle.

Enfin, le sujet de la mise à disposition gratuite des données a été évoqué :

- Au regard des coûts de récupération et d'exploitation, certains acteurs estiment ne pas être en mesure de faire remonter gratuitement les données issues du véhicule ;
- Plusieurs membres du « club conformité » considèrent que la remontée de ces données conduira à des innovations qui permettront, à terme, d'amortir ces coûts.

Standardisation et interopérabilité

Certains membres ont souligné l'importance des standards d'interopérabilité. Ils ont fait état des efforts d'harmonisation des données à l'intérieur du véhicule (initiative COVESA) et ont mentionné le volontarisme des constructeurs en la matière. En outre, la nécessité d'imposer des normes aux équipementiers, dont les pratiques diffèrent fortement pour des mêmes pièces, a été mise en avant par plusieurs acteurs.

Enfin, la notion de standardisation a été également abordée. **Aujourd'hui, une standardisation partielle existe déjà pour les systèmes de messagerie de véhicules.** De plus, certaines données sont déjà standardisées au niveau européen (données C-ITS) mais cette évolution prend du temps (il resterait encore plus de 14 000 données à standardiser).