

## **Accès aux données : la filière aval veut une plateforme logicielle embarquée**

**jeudi, 16 septembre 2021**

**Face à la hausse du nombre des véhicules connectés dans le parc roulant, les acteurs de la filière aval de l'automobile, réunis au sein de l'Alliance Mobilité Connectée pour Tous, ont publié une liste de huit principes à mettre en œuvre pour que les données générées ou qui transitent par ces véhicules restent accessibles à tous les professionnels, tout en insistant sur la protection de l'automobiliste.**



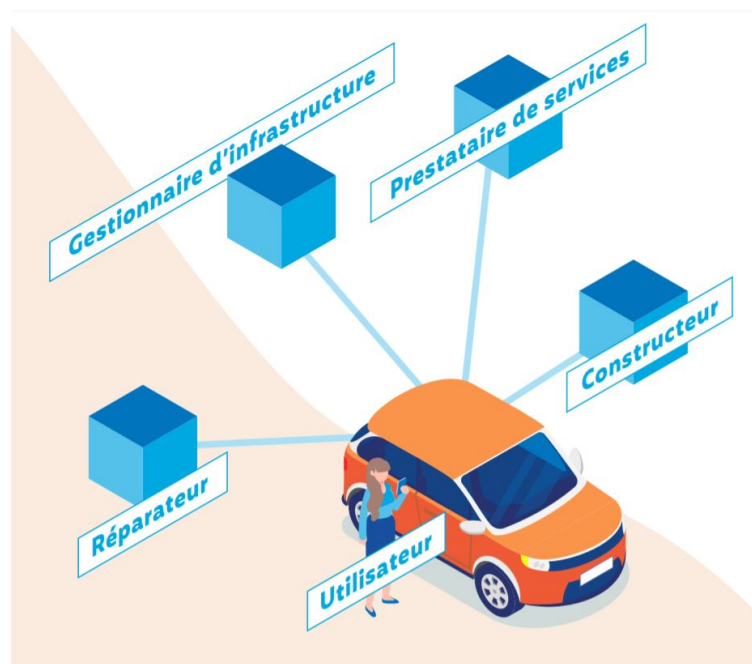
De gauche à droite : Francis Bartholomé (CNPA), Yann Arnaud (Macif), Didier Bollecker (ACA) et Laurent Hecquet (MAP).

Ce 17 septembre 2021, la Commission européenne se penche sur l'accès aux données des véhicules connectés et en amont de cet événement, l'Alliance Mobilité Connectée pour Tous lui a transmis [une liste de huit principes](#) censés la guider dans ses choix (voir encadré ci-dessous), qui sera relayée notamment par le Ceca. Ensemble, le CNPA, l'Anea, l'ACA, la FFA, le SesamLLD, le SNSA, l'UFE et le groupe Mobivia ont travaillé depuis près de dix-huit mois à l'établissement de principes qui permettront à la fois une protection des données personnelles des automobilistes qui transitent via les véhicules connectés et un accès équitable auxdites données par tous les acteurs de la filière aval, que les membres de cette alliance inédite représentent.

« Notre objectif est de rendre le sujet de l'accès aux données embarquées simple, pratique, audible et de rendre cet accès équitable et libre pour tous, en préservant dans le même temps la liberté de choix des usagers de transmettre ou non leurs données personnelles. Tout en permettant à un écosystème d'acteurs des services de continuer à innover dans leur direction », précise Franck Le Vallois, directeur général de la Fédération française de l'assurance (FFA). Parce que le véhicule connecté va produire quelque 4 To de données par jour et représentera plus de 300 milliards de dollars de valeur ajoutée, laquelle ne peut pas être accaparée par les seuls constructeurs. Or, ces derniers privilégieraient pour l'instant un accès distant

via des serveurs de données propriétaires, opérés par chaque constructeur pour ses propres marques.

### Des constructeurs coupables ?



Un modèle généralement associé à l'appellation de "Véhicule étendu". Pourtant, selon le président de l'Automobile Club Association (ACA), Didier Bollecker, les données automobiles sont principalement des données personnelles dont l'utilisateur doit disposer librement. *« La Fédération internationale de l'automobile (FIA) dont l'ACA est membre a lancé un sondage européen pour connaître les attentes des automobilistes en matière de données. Et l'enquête montre que le Français est deux fois plus concerné que la moyenne des conducteurs européens quant à la protection de ses données, d'autant qu'il ne sait pas lesquelles lui sont prises ni quelles sont les intentions des constructeurs. Nous sommes ici à la limite de la légalité et il est probable que les constructeurs se rendent coupables d'un délit dans leur collecte et leur usage »*, avance l'avocat de métier.

Pourtant, comme le rappelle Didier Bollecker, 70% des automobilistes français sont réceptifs à la connectivité des véhicules et cela joue dans leur choix de modèle, que ce soit en cas de panne, d'entretien prédictif, etc. *« 96% d'entre eux souhaitent que l'accès à ces données soit réglementé, 94% que le flux de ces données puisse être coupé, 74% veulent qu'elles ne soient transmises qu'en circulation et plus de 60% d'entre eux souhaitent rester libres du choix de leur réparateur »*, détaille le dirigeant. Tout en rappelant que la crainte des automobilistes français est que leur véhicule puisse être localisé et piraté par des individus malveillants, ou que leurs données finissent commercialisées. Raison pour laquelle l'ACA plaide pour la mise en place d'un tiers de confiance, *« que l'expert en automobile pourrait incarner »*, comme le rappelle François Mondello, président de l'Anea.

### La neutralité technologique privilégiée

Au-delà de l'utilisateur, ce sont les acteurs de la filière des services qui sont concernés par l'accès aux données. *« Il faut faire attention au coût financier que pourraient imposer les constructeurs pour l'accès à ces données et pour leur exploitation, et s'assurer que l'automobiliste reste maître des données qu'il*

*souhaite fournir », prévient Francis Bartholomé, président national du CNPA. La monétisation de l'accès aux données inquiète également la Fédération française de l'assurance (FFA). Directeur de l'innovation au sein du groupe Macif, Yann Arnaud rappelle que « l'accès aux données froides en vue d'analyses reste intéressant, mais les acteurs de la filière aval ont aussi besoin d'avoir accès aux données chaudes, au plus près des interfaces durant leur plage d'utilisation, afin de proposer des services de façon instantanée aux conducteurs ».*

Ce qui impose l'établissement d'une véritable neutralité technologique, selon les différents acteurs de l'Alliance. Qui plaident pour un mode d'accès aux données embarquées le plus ouvert – pourquoi pas en mode “open source” – et le plus sécurisé possible. Une plateforme logicielle embarquée (voir schéma ci-dessous) répondrait à plusieurs de ces besoins.

#### **Les huit principes défendus par l'Alliance Mobilité Connectée pour Tous**

1. L'ensemble des données, quelle que soit leur nature et sous réserve du consentement de l'utilisateur, doit être accessible de façon équitable à toutes les parties prenantes. Cela implique également une parfaite transparence sur les données disponibles.
2. Les choix des utilisateurs du véhicule doivent être rendus réellement effectifs grâce à des modalités fluides et réversibles du recueil de leur consentement.
3. Plusieurs modalités d'accès doivent être prévues afin de préserver la neutralité technologique et d'éviter les verrouillages de marché.
4. Ces accès doivent s'opérer dans des conditions techniques et économiques identiques pour tous les acteurs, du constructeur à l'opérateur indépendant. Les conditions financières doivent être raisonnables et compatibles avec le développement de services digitaux innovants.
5. L'accès aux données et aux ressources du véhicule (y compris l'interface homme-machine) doit être direct et, si nécessaire en temps réel (donc sans délai).
6. Les parties prenantes doivent dans le cadre d'un besoin métier pouvoir accéder aux données essentielles contenues au niveau même des calculateurs.
7. Une approche intersectorielle et coopérative doit permettre de concourir à un objectif partagé de sécurité et cybersécurité des véhicules.
8. Une réglementation européenne est primordiale, notamment en termes de standards, afin d'asseoir ces principes et une gouvernance neutre

Principes	Modalités	Serveur véhicule étendu	Serveur dit neutre	Serveur data marketplace	Interface physique véhicule	Plateforme logicielle embarquée
<b>Accessibilité aux données</b>		❌ Partielle, déportée, par constructeur	⚠️ Partielle, déportée, harmonisée	⚠️ Partielle, déportée, harmonisée	⚠️ Partielle, directe véhicule, standardisée	✅ Directe véhicule, standardisée
<b>Recueil du consentement</b>		❌ Intermédié, monétisation des données personnelles	✅ Fluide	❌ Intermédié, monétisation des données personnelles	✅ Fluide	✅ Fluide
<b>Asymétrie de marché</b>		❌ Forte	⚠️ Moyenne	⚠️ Moyenne	✅ Faible	✅ Faible
<b>Coût d'accès aux données*</b>		❌ Coût de base + marge	✅ Coût de base	❌ Coût de base + marge	⚠️ Coût de base + équipement	✅ Coût de base
<b>Accès en temps réel</b>		❌ Risque d'un temps de latence	❌ Risque d'un temps de latence	❌ Risque d'un temps de latence	✅ Oui	✅ Oui
<b>Intégration HMI</b>		⚠️ Faible	❌ Non	❌ Non	❌ Non	✅ Oui
<b>Données calculateurs</b>		❌ Non, agrégées	❌ Non, agrégées	❌ Non, agrégées	✅ Possible	✅ Possible
<b>Sécurité et Cybersécurité**</b>		✅ Oui	✅ Oui	✅ Oui	✅ Oui	✅ Oui
<b>Évaluation</b>		Insatisfaisant en l'état ⚠️	Utile mais non suffisant ⚠️	Insatisfaisant en l'état ⚠️	Nécessaire mais non suffisant ⚠️✅	À mettre en œuvre ✅

La plateforme logicielle embarquée est la solution qui répondrait au respect des huit principes édictés par l'Alliance Mobilité Connectée pour Tous.