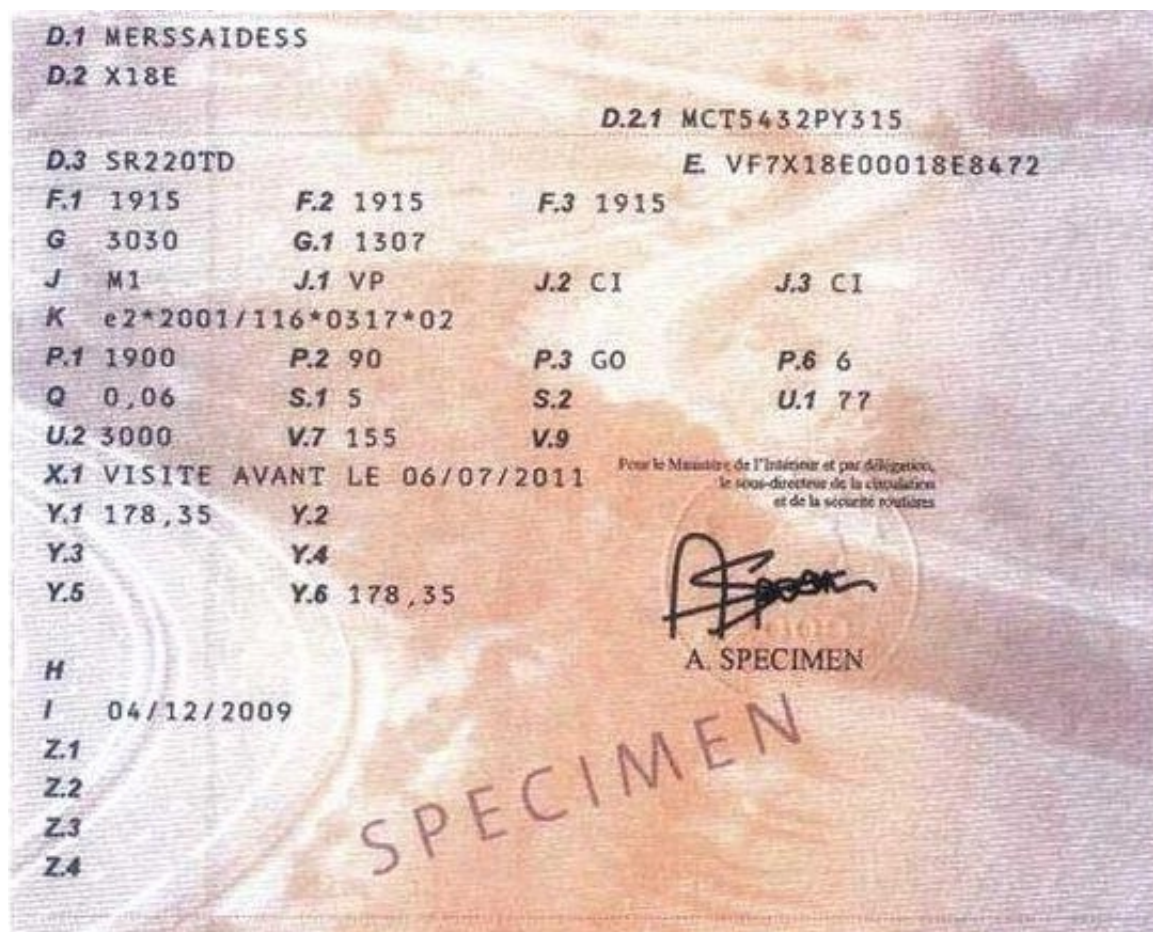


Fichier des cartes grises : son accessibilité en question?

mercredi, 28 mars 2012

Sous le titre accrocheur «*Quand l'Etat vend votre vie privée*», Autoplus a publié une enquête qui dénonce une trop grande disponibilité des données personnelles liées aux cartes grises. Un constat qui inquiète certains réseaux indépendants...



Les données

liées aux cartes grises seraient-elles trop accessibles?

Petit rappel historique : en France, le fichier des cartes grises est géré depuis 1983 par l'AAA (Association Auxiliaire de l'Automobile, dite «3A» et dépendante du CCFA, le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles). Cette année-là, le ministère des Transports lui délèguait cette mission de gestion du fichier, qui devenait ainsi le domaine réservé des constructeurs, à moindre niveau des importateurs et au travers d'eux, des réseaux de concessionnaires et d'agents.

Ouverture des cartes grises

En 2007, le lobbying conjoint de la Feda et de la FNAA faisait à nouveau évoluer la situation. Les deux organisations professionnelles obtenaient enfin l'accès à ces données pour leurs adhérents, mettant ainsi un terme à ce monopole de l'information des cartes grises aussi typiquement franco-français que celui de la pièce de carrosserie.

A l'occasion de cette ouverture (limitée toutefois à des «tiers agréés», c'est-à-dire aux professionnels distributeurs et réparateurs), l'AAA devenait alors AAA-Data en évoluant d'une fonction de pur gestionnaire vers celle de gestionnaire-revendeur. Aujourd'hui, une quarantaine de licences d'accès aurait ainsi été commercialisée par AAA-Data, croit savoir Auto Plus.

Les données personnelles en question

La plupart de ces licences sont liées à l'accès aux données techniques de la carte grise permettant d'identifier finement les caractéristiques du véhicule et donc, la ou les bonnes pièces et la ou les préconisations de réparation et d'entretien. C'est par exemple le cas du service [FNA-carte grise](#), ou de celui que la Feda propose en interface vers ses adhérents (Autodistribution, Groupauto, Precisium Groupe, Norauto, Feu Vert, etc.). C'est ce qui permet, sur un certain nombre de sites d'enseignes de réparation, de demander des devis personnalisés à partir de la seule immatriculation du véhicule. C'est aussi ce qui permet au réparateur de fiabiliser l'entrée-atelier et de limiter les risques d'erreur et de retard.

Cet aspect-là n'est pas critiqué ni même évoqué par Auto Plus car il n'implique évidemment aucune violation de la vie privée. Ce que l'hebdomadaire dénonce, c'est une trop grande facilité d'accès aux données personnelles (les infos dites "nominatives") sur les détenteurs des dites cartes grises, qui serait de fait encouragée par l'Etat qui, estime le journal, peut en attendre des revenus dépassant 200 millions d'euros. «*Pour l'Etat, votre carte grise vaut de l'or!*», souligne l'hebdomadaire qui soupçonne clairement ce business de bénéficier d'un laxisme de bon aloi en fructifiant dans une opacité peu compatible avec la protection et le respect de la vie privée...

Inquiétude des enseignes indépendantes

Mais alors, quel impact pour les pros ? Certaines enseignes s'inquiètent des suites potentielles de cet article. Notamment celles qui ont adapté leur stratégie à cet accès aux données personnelles. «*Notre "business model" est aujourd'hui fondé sur la possibilité d'identifier et de toucher une nouvelle clientèle propriétaire de véhicules récents*», précise le responsable d'une enseigne de centres auto ; «*une telle campagne pourrait aboutir au durcissement des conditions d'accès et nuire à notre activité*», précise un autre.

Un troisième se demande même s'il ne faut pas chercher là la trace d'un lobbying insidieux des constructeurs. «*L'accès des réseaux indépendants à ce fichier leur a fait commercialement très mal : il a permis à beaucoup d'enseignes, notamment celles qui déploient la révision constructeur sans perte de garantie, de taper dans leur clientèle naturelle des véhicules récents*», rappelle-t-il. En mai 2010, un an après avoir lancé «La révision», Midas reconnaissait ainsi avoir capté «*de nouveaux clients (+7,5%), aux véhicules plus récents*» (voir «[Midas : 1^{ère} bougie pour "LA" révision](#)»). et à en croire Le GIPA, 50% des propriétaires de véhicules récents savent maintenant qu'ils peuvent s'affranchir de la fidélité au réseau constructeur sans perdre la garantie (voir «[50% des conducteurs sous garantie se savent libres du choix du réparateur!](#)»)...

A ce titre là au moins, la théorie d'un complot constructeur trouve un terreau crédible : un retour en arrière partiel, rendant par exemple inaccessibles les seules données personnelles, réduirait de fait la pression concurrentielle qui pèse sur les réseaux de marques. Ce serait effectivement un bol d'air et un baume au cœur pour eux qui sont victimes d'un recul de l'activité après-vente dans un contexte déjà

difficile (voir «[Réseaux de marque en 2011: rentabilité et après-vente en bernés...](#)»)

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite