

PRESENTATION ET ENJEUX DU VEHICULE ETENDU :

Le « véhicule étendu », en cours de normalisation au niveau international, constitue un standard international développé par la Filière automobile, qui englobe le véhicule et ses serveurs débarqués. Il est ouvert à son écosystème, mais ses interfaces sont définies par le constructeur et fondées sur la normalisation ISO. Il garantit un accès sécurisé aux données et a trouvé sa traduction juridique dans le cadre du Contrat stratégique de la Filière automobile du 22 mai 2018, conclu avec le Gouvernement français.

- Il permet une **gestion techniquement cohérente et interopérable** des données du véhicule ;
- Il préserve la **sécurité des biens et des personnes et garantir un traitement responsable des données** personnelles en évitant une dilution des responsabilités de traitement ;
- Il garantit **l'égalité de traitement entre les acteurs et l'équité concurrentielle** du dispositif.

Au niveau international, sa normalisation est en cours : plusieurs normes ISO encadrant le véhicule étendu ont été définitivement adoptées ou sont en voie de finalisation¹.

LES MOTIFS DES OPPOSITIONS :

Or plusieurs catégories d'acteurs s'opposent au véhicule étendu, notamment aux normes encadrant l'accès aux données pour le développement de services (20078 et 20080). Ces oppositions se catalysent autour de 2 arguments :

1. le « véhicule étendu », tel qu'il a été conçu et défini, **ne garantirait pas l'équité concurrentielle** (« fair competition ») entre le constructeur lorsqu'il propose des services et les autres fournisseurs de services ;
2. il existerait **une alternative** au standard défini par le « ExVe » qui consisterait en un accès télématique direct et individualisé aux données, par chacun des acteurs proposant des services (accès « direct et universel »).

LES CARACTERISTIQUES DU VEHICULE ETENDU ET REPONSES AUX OPPOSITIONS :

Ces deux séries d'arguments ne résistent toutefois pas à une analyse approfondie des normes associées au ExVe et de l'économie générale de la libéralisation de l'accès aux données B2B prévue par le projet de loi « LOM » :

1. Afin de prévenir toute atteinte aux règles de concurrence, l'élaboration de la norme ISO 20078 (services web) a fait l'objet d'une **évaluation des risques concurrentiels**, sous le contrôle des instances de normalisation, qui a conclu que la norme ne comporte aucun risque de pratiques anticoncurrentielles et a prévu l'hypothèse de la **désignation d'un tiers de confiance** indépendant qui serait seul compétent pour délivrer aux acteurs économiques des autorisations d'accès aux données². Dès lors, tous les acteurs seront traités dans les mêmes conditions, y compris les constructeurs qui ne pourront donc pas influencer sur les conditions de cet accès.
2. **Le véhicule étendu permet de répondre à différentes obligations légales** : sécurité des biens et des personnes, sécurité informatique conforme à celle retenue par le Gouvernement français pour l'utilisation des services numériques de l'Etat (France Connect) / cyber sécurité, équité concurrentielle, responsabilité du produit et protection des données, contrairement à l'alternative proposée.

Le **tableau récapitulatif ci-après** souligne les caractéristiques et avantages du véhicule étendu et les interrogations soulevées par l'hypothèse d'un accès direct non standardisé aux données du véhicule.

¹ A ce jour, plusieurs normes ISO encadrant le véhicule étendu ont été définitivement adoptées ou sont en voie de finalisation :

- Les normes ISO 20077 définissent le cadre général du Véhicule étendu : la norme ISO 20077-1 fixe les définitions et la terminologie du véhicule étendu ; la norme ISO 20077-2 précise les méthodologies de conception (sécurité, sûreté)
- Deux normes complémentaires sont venues préciser l'utilisation du véhicule étendu pour des services à distance : la norme ISO 20078, en vote final des participants, spécifie le cadre d'utilisation des « web services » ; la norme ISO 20080, en vote final, définit un premier cas d'usage : le diagnostic du véhicule à distance (« remote Diagnostic »).
- Depuis le début 2018, un nouveau projet de norme ISO (ISO23132 « Road and ExVe Safety ») est venu compléter le jeu de normes du véhicule étendu afin de prendre en charge les communications directes avec le véhicule mettant en jeu des exigences de temps contraint pour des cas d'usage liés à la sécurité routière (par ex. V2V).

² Voir résolutions de la réunion du groupe ISO TC22/SC31/WG6 de janvier 2018.

TABLEAU COMPARATIF DES OPTIONS D' ACCES AUX DONNEES DU VEHICULE CONNECTE

Points d'évaluation	Caractéristiques du « véhicule étendu »	Interrogations sur l'accès direct non standardisé
Faisabilité technique	<ul style="list-style-type: none"> Garantie par un serveur débarqué (over the air) 	<p>Capacité : Avec une solution embarquée, il faudrait autant d'équipements que d'acteurs dans le véhicule pour assurer un espace de stockage. Si l'on met en place un boîtier unique devant répondre à des besoins non identifiables, comment faire face à la multiplication du nombre d'accès et des demandes associées ? Comment résoudre les difficultés de dimensionnement des ressources ?</p>
Intérêt général / sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> Maîtrise de la sécurité routière et des risques de cybersécurité Préservation des intérêts des usagers (données sensibles d'infraction, vitesse, géolocalisation) Mise à jour des équipements (homologation) 	<ul style="list-style-type: none"> Cybersécurité : Compte tenu du nombre d'acteurs disposant d'un accès direct aux données, comment prévenir les risques résultant de l'augmentation des surfaces d'attaques (principe de cybersécurité). Données sensibles : Comment s'assurer de la distinction de l'accès aux données personnelles et de celles sensibles (données d'infractions) ?
Efficacité économique & interopérabilité	<ul style="list-style-type: none"> Meilleure efficacité dans la détermination des données par les cas d'usage et des champs de mutualisation Plus grande cohérence dans le traitement des données et maîtrise de leur coût La garantie d'une interopérabilité Une meilleure approche de l'influence française Intégration des innovations 	<ul style="list-style-type: none"> Equilibre économique : comment s'assurer que la multiplicité des accès individuels ne vienne pas désoptimiser l'équilibre économique du dispositif (coûts) et ait un impact sur l'animation concurrentielle ? Interopérabilité : le système de l'accès direct soulève une question majeure en termes d'interopérabilité car elle ne constitue pas une solution commune mais une multiplicité d'initiatives individuelles.
Concurrence loyale et non faussée	<ul style="list-style-type: none"> Transparence : norme publiée et discutée Conditions d'accès applicables sans distinction à tous les acteurs, y compris aux constructeurs Evaluation des risques de concurrence en amont Autorisations gérées par un organisme indépendant 	<ul style="list-style-type: none"> Egalité de traitement : dans un système atomisé d'accès directs individuels, comment garantir la transparence, l'objectivité et la non-discrimination entre les acteurs qui ne disposent pas des mêmes capacités techniques et des mêmes pouvoirs de marché (pb pour les nouveaux entrants).
Sécurité juridique du système	<ul style="list-style-type: none"> Une identification objective et transparente de la responsabilité de traitement Une auditabilité des pratiques par une traçabilité de l'utilisation des données 	<ul style="list-style-type: none"> DATA protection : Défaut d'identification des responsabilités (co-responsabilité de traitement) Dilution / dispersion des responsabilités du fait de la multipolarité des accès

LES QUESTIONS LIEES A L'ACCES DIRECT AUX DONNEES

