

Considéré comme l'or noir du XXI^e siècle, l'accès aux données générées par les véhicules suscite beaucoup d'intérêt et des débats passionnés, en particulier dans le domaine de l'après-vente.

Si l'on en croit le cabinet de conseil en stratégie McKinsey, une voiture connectée génère 25 gigaoctets de données par heure. Potentiellement, il est donc possible d'exploiter bon nombre d'informations sur l'utilisation que les clients font d'un véhicule. Certains constructeurs se servent par exemple de la connectivité pour leurs véhicules électriques, de façon à savoir quelle est la durée et la longueur des trajets, ainsi que la fréquence des recharges. Ces informations sont recueillies de façon anonyme. Techniquement, les marques pourraient avoir un retour en temps réel de l'utilisation qui est faite de leurs modèles. Elles sauraient ainsi potentiellement quels équipements et quels services connectés ont vraiment les faveurs du public.

Mais, le souhait de l'Europe (dans le cadre du règlement RGPD) – et de la France, via le « pack de conformité pour une utilisation responsable des données » de la CNIL – est de respecter la vie privée du client. C'est ce qu'on appelle le principe du « privacy by design » des équipements embarqués. C'est l'utilisateur qui doit donner son accord pour partager ses données.

On parle aujourd'hui aussi de véhicule étendu (Extended Vehicle : ExVe), car la connectivité sans fil va autoriser d'autres usages. Il sera par exemple possible de faire des mises à jour « over the air », de façon à faire évoluer les logiciels. Ce concept englobe à la fois le véhicule lui-même, mais aussi les serveurs débarqués des industriels. La mise à jour des calculateurs est une opération délicate et qui réclame plus de précautions que pour un smartphone, en raison des incidences sur la sécurité des véhicules. C'est la raison pour laquelle l'ACEA et le CLEPA (les associations regroupant respectivement en Europe les constructeurs et les équipementiers) ont présenté une architecture technique, permettant d'accéder aux données générées par le véhicule. Cette approche dirigerait toutes les futures communications et données à travers le serveur appartenant au constructeur automobile. L'argumentation repose sur la protection contre le piratage, en raison de l'augmentation du nombre de tiers pouvant accéder aux communications. En conséquence, seule une partie des données générées serait ensuite envoyée sur un « serveur neutre » accessible aux acteurs indépendants du marché.

Ces derniers réclament pour leur part un accès plus libre aux données, au nom de la concurrence.

Dans le cadre du Contrat stratégique de la Filière automobile du 22 mai 2018, conclu avec le gouvernement français, la notion de véhicule étendu a été précisée sur un plan juridique. Ainsi, elle « permet une gestion techniquement cohérente et interopérable des données du véhicule » ; « préserve la sécurité des biens et des personnes et garantit un traitement responsable des données personnelles en évitant une dilution des responsabilités de traitement » ; et « garantit l'égalité de traitement entre les acteurs et l'équité concurrentielle du dispositif ».

Le véhicule étendu fait l'objet d'une normalisation dans le cadre des normes ISO. En France, il devrait se retrouver au sein de la future loi LOM (Loi d'Orientation sur les Mobilités), qui prévoit pour sa part un cadre pour l'accès aux données dans un mode B2B (entre professionnels).