



## Points clés de discussion - le droit à la réparation au Canada

*Ces points de discussion sont donnés à titre indicatif. Vous pouvez choisir ceux qui vous correspondent le mieux. Exprimez-vous avec conviction et décrivez vos préoccupations pour votre entreprise, vos employés et les consommateurs. Votre rôle consiste à convaincre votre député ou députée qu'il existe un problème important qui ne se résoudra pas sans une nouvelle législation.*

1. L'industrie canadienne du marché secondaire de l'automobile est un élément vital de l'économie canadienne. Cette industrie, dont le chiffre d'affaires dépasse les 32 milliards de dollars, emploie près de 500 000 Canadiens qui se consacrent à la fourniture de pièces et de produits de qualité ainsi qu'à l'entretien et à la réparation du parc automobile du pays, qui compte près de 26 millions de véhicules.
2. Les membres de l'AIA Canada sont des petites et moyennes entreprises situées dans toutes les circonscriptions du pays, y compris ici même dans notre communauté.
3. L'industrie automobile canadienne ne se limite pas à la fabrication; le marché secondaire ne devrait pas être considéré comme un élément secondaire. Tout produit ou service dont un véhicule a besoin après avoir été assemblé par les fabricants d'équipement d'origine est un produit ou un service du marché secondaire. En d'autres termes, il n'y aurait pas d'industrie automobile sans le marché secondaire.
4. La technologie des véhicules ne cesse de progresser. Comme les voitures deviennent de plus en plus sophistiquées, leur réparation et leur entretien deviennent de plus en plus compliqués. Pour les consommateurs canadiens et les ateliers indépendants, le recours accru aux données des véhicules complique la tâche de vérification du bon fonctionnement des systèmes d'un véhicule.
5. Les véhicules sont devenus des ordinateurs sur roues :
  - a. La grande majorité des nouveaux modèles transmettent de grandes quantités de données qui sont nécessaires pour réparer efficacement les véhicules.
  - b. Traditionnellement, les techniciens accédaient aux données de diagnostic en branchant un outil d'analyse dans le port du système de diagnostic embarqué (OBD) du véhicule — le système informatique qui surveille et rend compte de l'état du véhicule.
  - c. Le plus grand défi que nous rencontrons maintenant est celui des systèmes télématiques qui sont maintenant installés par les constructeurs automobiles sur les nouveaux véhicules.
  - d. Les systèmes télématiques désignent le matériel informatique intégré dans un véhicule, qui recueille, stocke et traite les données sur l'état des systèmes du véhicule, y compris les données nécessaires au diagnostic et à la réparation.

Automotive Industries Association of Canada  
Association des industries de l'automobile du Canada

---

T 613 728.5821 | 1 (800) 808-2920 | [info@aiaCanada.com](mailto:info@aiaCanada.com)



- e. Ces données sont transmises directement du véhicule à un serveur distant, où elles sont sous la propriété et le contrôle du constructeur automobile.
  - f. **Les consommateurs doivent pouvoir contrôler ces données. Sans intervention, les constructeurs automobiles continueront à contrôler les conditions d'accès aux données de diagnostic par les ateliers indépendants. Les constructeurs devraient être tenus d'assurer l'accès à ces données afin que les consommateurs puissent choisir où ils font réparer leur véhicule.**
6. Un accord volontaire ne suffit pas :
- a. La Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles (CASIS) — l'accord volontaire actuel entre les constructeurs automobiles et le marché secondaire — n'a pas été conçue pour un monde sans fil. Elle a bien fonctionné pour les voitures traditionnelles, mais l'OBD n'est plus le seul moyen d'extraction de l'information.
  - b. En outre, l'efficacité de l'accord CASIS a été compromise par le refus de certains grands constructeurs automobiles d'y adhérer.
  - c. Pour qu'un marché secondaire de l'automobile canadien véritablement ouvert, équitable et concurrentiel continue d'exister, les consommateurs doivent être protégés par une législation qui reflète la nouvelle réalité des véhicules au Canada et qui donne au marché secondaire un accès direct, à distance, et en temps réel aux données de diagnostic et au véhicule lui-même.
7. Les Canadiens sont favorables à une législation sur le droit à la réparation :
- a. **94 % sont d'accord** ou tout à fait d'accord pour dire que les consommateurs devraient pouvoir faire entretenir leur véhicule dans l'atelier de leur choix.
  - b. **83 % sont d'accord** ou tout à fait d'accord pour dire que les constructeurs automobiles devraient être tenus par la loi de partager leurs données avec les ateliers indépendants, afin que ceux-ci puissent réparer leurs véhicules.
  - c. **3 personnes sur 4** seraient moins susceptibles d'acheter un nouveau véhicule s'il ne pouvait être réparé que chez le concessionnaire.
- (Source : Sondage d'Abacus Data auprès de plus de 2 000 répondants, août 2021)*
8. La promulgation d'une loi sur le droit à la réparation permettra de :
- a. Préserver le choix du consommateur
  - b. Maintenir l'accès aux services essentiels de réparation et d'entretien des véhicules
  - c. Soutenir des travailleurs qualifiés et protéger près de 500 000 emplois
  - d. Assurer de meilleurs résultats environnementaux



- e. Maintenir des coûts plus bas pour les consommateurs
- f. Assurer une concurrence équitable sur le marché de la réparation et de l'entretien

### **DEMANDE CLÉ**

**Adoptez une loi qui garantit aux Canadiens le droit à la réparation de leur véhicule dans l'atelier de leur choix.**

**L'accord volontaire CASIS n'est pas suffisant.**

**Les Canadiens réclament le droit à la réparation!**