



## 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 conviennent 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!**



## Questions clés et réponses

### *Où en est le projet de loi C-231?*

- [Le projet de loi C-231](#), qui vise à modifier la Loi sur la concurrence (réparation de véhicules), est un projet de loi d’initiative parlementaire qui a été déposé en février 2022 par le député néo-démocrate Brian Masse.
- Ce projet de loi modifierait la Loi sur la concurrence afin d’autoriser le Tribunal de la concurrence, si certains critères sont respectés, à rendre une ordonnance exigeant qu’un fabricant de véhicules donne accès à un fournisseur de services de réparation de véhicules indépendant, aux informations de diagnostic et de réparation ainsi qu’aux pièces de rechange selon les mêmes modalités et de la même manière que le fabricant met ces informations et ces pièces à la disposition des fournisseurs de services de réparation expressément agréés pour effectuer l’entretien de ses véhicules.
- Ce projet de loi spécifique au secteur automobile est une bonne nouvelle qui, s’il est adopté, établira des droits dont les propriétaires de véhicules de tout le Canada ont grand besoin.
- Le député Masse ayant dû se consacrer à un autre projet de loi, le projet de loi C-231 attend actuellement un autre parrain pour franchir les étapes du processus parlementaire.
- Cependant, en parallèle, [le projet de loi C-244](#) (un autre projet de loi sur le droit à la réparation) progresse et est actuellement en deuxième lecture à la Chambre des communes. C’est par cette voie que le gouvernement recueillera des commentaires sur la question du droit à la réparation.

### *En quoi consiste le projet de loi C-244? Ne pourrait-il pas résoudre le problème?*

- [Le projet de loi C-244](#), visant à modifier la Loi sur le droit d’auteur (diagnostic, entretien et réparation), est un projet de loi d’initiative parlementaire qui a été déposé en février 2022 par le député libéral Wilson Miao.
- Ce projet de loi modifierait la Loi sur le droit d’auteur et permettrait à toute personne qui diagnostique, entretient ou répare un produit comportant un programme informatique intégré de contourner la mesure de protection technologique du produit.
- Ce projet de loi est un pas dans la bonne direction, mais ne va pas assez loin.



- Avec les nouveaux véhicules qui collectent des données par le biais de systèmes télématiques et qui transmettent ces données sans fil du véhicule au constructeur, nous devons veiller à ce que toute législation sur le droit à la réparation empêche les constructeurs de contourner le partage des données par le biais de nouveaux verrous numériques exigeant une technologie supplémentaire pour accéder aux données du véhicule et créant de nouveaux obstacles pour les ateliers de réparation indépendants qui souhaitent assurer un service d'entretien compétitif des véhicules connectés.
- La meilleure façon d'assurer le partage des données est de modifier parallèlement la Loi sur la concurrence, ce qui permettrait de résoudre les problèmes systémiques liés à la propriété des données, et à nos petites et moyennes entreprises d'être réellement compétitives.
- Nous encourageons le gouvernement à envisager d'incorporer des amendements au projet de loi C-244 afin de s'assurer que les fabricants ne sont pas en mesure de contourner le partage des données, et de renforcer l'obligation d'un fabricant de permettre l'accès aux informations de diagnostic et de réparation. *L'AIA Canada se fera un plaisir de discuter plus en détail de ces amendements proposés si un député souhaite obtenir de plus amples renseignements.*

### *En quoi consistent les systèmes télématiques des véhicules?*

- Traditionnellement, les techniciens accédaient aux données de diagnostic en branchant un outil d'analyse sur le port du système de diagnostic embarqué du véhicule, c'est-à-dire le système informatique qui surveille et indique l'état de fonctionnement du véhicule.
- Aujourd'hui, le plus grand défi est posé par les **systèmes télématiques** installés par les constructeurs automobiles sur les nouveaux véhicules.
- Les systèmes télématiques désignent le matériel informatique embarqué qui collecte, stocke et traite les données sur l'état des systèmes du véhicule, y compris les données nécessaires au diagnostic et à la réparation. Ces données sont transmises directement du véhicule à un serveur distant dont la propriété et le contrôle reviennent au constructeur automobile.
- En 2018, 32 des 44 constructeurs automobiles ont installé des systèmes télématiques dans leurs véhicules. D'ici 2030, on estime que tous les nouveaux véhicules seront équipés de systèmes télématiques.
- ***Le problème : Les systèmes télématiques installés dans les véhicules par les constructeurs automobiles remplaceront les systèmes de diagnostic embarqués***



*comme source de données de diagnostic des véhicules. Comme les constructeurs automobiles possèdent les systèmes télématiques par lesquels les données de diagnostic sont collectées, stockées, traitées et transmises sans fil, ils sont de fait les propriétaires des données et en contrôlent l'accès. Cela signifie que les constructeurs automobiles ont un accès direct, en temps réel et à distance aux données de diagnostic, tandis que le marché secondaire doit accéder aux données de diagnostic des constructeurs automobiles aux conditions de ces derniers, dont le prix, le moment et la portée.*

***Pourquoi faut-il légiférer? N'existe-t-il pas une entente volontaire/ne résout-elle pas le problème?***

- Non, cela ne résout pas le problème. La Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles ([CASIS](#)) (en anglais seulement) – entente volontaire actuelle entre les constructeurs automobiles et le marché secondaire – a bien fonctionné pour les véhicules traditionnels. La Norme CASIS s'attaque aux problèmes de concurrence des véhicules équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD-II). Plus précisément, elle exige que les constructeurs automobiles partagent de manière égale avec les ateliers automobiles indépendants et les concessionnaires agréés les informations relatives à l'entretien et à la réparation des véhicules équipés d'un système OBD-II.
- Toutefois, la norme CASIS n'a pas été conçue pour un monde sans fil. Elle ne concerne PAS les véhicules équipés de systèmes télématiques, et nous savons que l'OBD-II n'est plus le seul moyen d'extraction d'informations.
- De plus, comme d'importants constructeurs automobiles ont refusé d'adhérer à la norme CASIS, son efficacité a été compromise. Les ententes volontaires ne fonctionnent pas.
- Pour qu'un marché secondaire de l'automobile canadien vraiment ouvert, équitable et concurrentiel puisse exister, les consommateurs doivent être protégés par une législation qui reflète la nouvelle réalité des véhicules et qui garantit au marché secondaire un accès direct, à distance, et en temps réel aux données de diagnostic et au véhicule lui-même.