



Campagne électorale 2025

Questions et réponses possibles

Qu'est-ce que l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile ?

L'industrie de l'entretien et de la réparation automobile offre aux Canadiens tout produit ou service nécessaire pour leur véhicule une fois qu'il quitte le lot du concessionnaire.

Avec près de 25 000 ateliers indépendants répartis à travers le Canada, un accès équitable aux services d'entretien et de réparation automobile est assuré pour tous les Canadiens.

L'industrie :

- Est vital pour l'économie du Canada ; elle emploie plus de 500 000 Canadiens et contribue près de 44 milliards de dollars à l'économie.
- Il s'agit d'un service crucial qui englobe la production de pièces de remplacement, les réseaux de distribution et les ateliers d'entretien et de réparation, et qui est responsable d'assurer que le parc automobile national, comptant près de 26,6 millions de véhicules, reste opérationnel sur les routes.
- Est composée de petites entreprises. En 2019, le marché secondaire comptait 48 940 entreprises, dont 99 pour cent avaient moins de 100 travailleurs.

Quelle est la préoccupation de l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile en ce qui concerne le droit à la réparation ?

L'accès aux données de diagnostic du véhicule est indispensable pour la réparation des véhicules modernes. En l'absence de ces données, les ateliers indépendants ne sont pas en mesure d'effectuer l'entretien d'un véhicule.

Les constructeurs automobiles contrôlent les données de diagnostic. Les véhicules modernes envoient des informations de diagnostic directement aux constructeurs automobiles par l'entremise d'une connexion sans fil, ce qui leur donne la possibilité de gérer l'accès à ces données, y compris de déterminer quels ateliers peuvent les recevoir, et dans quelles circonstances.

L'accord volontaire en vigueur entre les constructeurs automobiles et le marché secondaire n'a pas été élaboré en tenant compte d'un monde sans fil, et ne prend pas en considération

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

T 613 728.5821 | 1 (800) 808-2920 | info@aiacanada.com



les technologies récentes intégrées aux véhicules modernes. De surcroît, l'efficacité de l'accord a été compromise, puisque les grands constructeurs automobiles ne sont pas obligés d'y participer.

De plus en plus, les Canadiens manquent d'options pour la réparation de leur véhicule. Étant donné que les constructeurs automobiles ne divulgueront pas leurs données de diagnostic, la seule option pour les propriétaires sera de confier l'entretien de leur véhicule au concessionnaire.

Que demandez-vous au gouvernement fédéral ?

Pour que le marché secondaire de l'automobile canadien demeure vraiment concurrentiel, les fabricants d'équipement d'origine (FÉO) doivent être mandatés pour fournir au marché secondaire un accès direct, à distance et en temps réel aux données de diagnostic, pour les services de diagnostic, d'entretien et de réparation.

Pourquoi le faire :

- Donner aux conducteurs le choix de l'endroit où ils font entretenir leurs véhicules.
- Diminuer les frais de réparation pour les Canadiens.
- Proposer une solution aisée aux conducteurs pour l'entretien de leurs véhicules, même dans les régions éloignées.
- Soutenir les emplois qualifiés et bien payés dans le marché secondaire, y compris dans les petites communautés.
- Proposer un marché d'entretien et de réparation automobile plus compétitif.
- Prolonger la durée de vie des véhicules, les maintenir sur la route plus longtemps.

Y a-t-il d'autres pays qui le font actuellement ?

La législation sur le droit à la réparation a pris de l'ampleur dans d'autres pays du monde. Par exemple :

- La récente adoption du projet de loi 29 au Québec stipule clairement que les constructeurs doivent fournir aux propriétaires de véhicules ou à leurs représentants les « outils de diagnostic ou de réparation » (et interdit aux constructeurs de s'abstenir de transmettre les informations et équipements nécessaires de cette catégorie).
- En 2023, le droit à la réparation des automobiles a été réinstauré par le Congrès américain à travers la loi bipartite REPAIR Act. Avec plus de 40 co-commanditaires,

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

T 613 728.5821 | 1 (800) 808-2920 | info@aiacanada.com



cette législation complète ferait en sorte que les propriétaires de véhicules aient la liberté de décider où effectuer l'entretien et les réparations de leurs véhicules sans interférence des constructeurs. Même si la REPAIR Act n'a pas été approuvée par la Chambre avant les élections de novembre, on prévoit qu'elle sera bientôt proposée.

- En 2022, l'Australie a promulgué une législation qui impose aux constructeurs de véhicules de garantir un accès complet aux données et informations de diagnostic pour les ateliers indépendants.
- Les premières législations sur le droit à la réparation au sein de l'Union européenne ont été instaurées en 2021, obligeant les constructeurs à fournir aux tiers des pièces et des renseignements concernant la réparation de leurs produits.
- En 2020, une majorité significative (75 pour cent) des électeurs du Massachusetts ont soutenu une initiative électorale visant à instaurer une loi d'État permettant aux propriétaires de véhicules d'accéder à leurs données mécaniques et de les partager avec l'atelier de leurs choix.

Le secteur de l'entretien et de la réparation automobile indépendant demande-t-il plus que des données sur les services et les réparations ?

Non. Nous ne sollicitons pas l'accès aux informations privées du conducteur. Nous sollicitons simplement l'accès aux données concernant les services et les réparations des automobiles pour offrir aux détenteurs de véhicules différentes options de réparation et la possibilité de choisir.

L'échange d'informations entre les constructeurs automobiles concernant la réparation des véhicules n'expose-t-il pas les systèmes à des risques de cybersécurité ?

La cybersécurité ne devrait pas servir d'excuse pour restreindre la capacité à fournir un service.

La *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) des États-Unis a mis à jour récemment ses recommandations en matière de cybersécurité pour les véhicules, préconisant que le secteur automobile déploie des mesures robustes de protection contre la cybersécurité qui n'entravent pas excessivement l'accès par des tiers de services de réparation des composants autorisés par le propriétaire du véhicule.



Les constructeurs automobiles cherchent à gérer l'accès aux données de réparation via un système verrouillé, alors que le secteur de l'entretien et de la réparation automobile plaide pour une accessibilité à ces données par le biais d'un système ouvert, standardisé et interopérable.

Selon certains spécialistes en informatique, l'architecture multicouche des systèmes ouverts interopérables pourrait fournir une défense plus efficace contre les cyberattaques par rapport aux systèmes fermés.

Les risques liés à la cybersécurité peuvent être gérés tout au long du cycle de vie du véhicule grâce à la collaboration entre les constructeurs automobiles et le marché secondaire, ainsi qu'avec l'expertise de l'industrie et des organismes de réglementation.

Le secteur de l'entretien et de la réparation automobile souffre-t-il de pénuries de main-d'œuvre ?

Les ateliers indépendants de réparation automobile au Canada font face à deux déficits majeurs en ce qui concerne la main-d'œuvre qualifiée :

- Pénurie de gens de métier dans le secteur automobile ;
- Une pénurie de compétences parmi notre main-d'œuvre.

Nous exhortons le gouvernement à :

- Financer des initiatives menées par l'industrie qui brisent la stigmatisation associée à une carrière dans les métiers de l'automobile.
- Financer des initiatives de relèvement des compétences menées par l'industrie pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de compétences.
- Travailler avec l'industrie pour attirer plus de jeunes Canadiens et des groupes sous-représentés dans les métiers de l'automobile.
- Collaborer avec l'industrie afin de déployer des solutions répondant aux exigences en matière de main-d'œuvre dans notre domaine. Cela implique une formation appropriée de la main-d'œuvre du secteur automobile afin de garantir l'entretien des véhicules électriques (VÉ) alors que le Canada transite vers une flotte de véhicules électriques en expansion.



Le marché secondaire a-t-il un rôle à jouer pour aider à prévenir le vol de véhicules au Canada ?

L'AIA Canada, qui représente l'industrie canadienne de l'entretien et de la réparation automobile, ainsi que ses membres, a un rôle majeur dans la sensibilisation et l'éducation des consommateurs et des consommatrices concernant les risques auxquels sont exposés les Canadiens face au vol de véhicules.

Nos membres ont l'occasion de converser avec les détenteurs actuels de véhicules par le biais des points de vente, et d'évoquer des actions pouvant être mises en œuvre pour renforcer la sécurité, comme la commercialisation et la promotion d'articles anti-vol.

Les membres de l'AIA Canada suivent de près les tendances des consommateurs et des consommatrices et ont pris des mesures pour élargir leur gamme de produits anti-vol, tout en renforçant le contenu numérique pour mieux guider les consommateurs et les consommatrices sur les produits disponibles pour contrer le vol de véhicules.

L'AIA Canada, ainsi que ses membres, persisteront à collaborer avec le gouvernement fédéral et tous les partis politiques, dans le but de fournir à la population canadienne des moyens pour éduquer, prévenir, réduire et de repérer les véhicules volés.

Les constructeurs automobiles ont affirmé que le droit à la réparation va à l'encontre de leurs efforts pour assurer la sécurité des véhicules. Pouvez-vous nous en parler ?

Les déclarations des constructeurs automobiles qui affirment que le droit à la réparation compromettra leurs efforts pour garantir la sécurité des systèmes automobiles ne s'attaquent pas aux racines profondes qui contribuent à l'augmentation du vol de véhicules.

L'objectif du droit à la réparation est de s'assurer que les techniciens indépendants chargés de l'entretien et de la réparation disposent des données nécessaires uniquement pour diagnostiquer, entretenir ou réparer un produit. Si la sécurité du véhicule était mise en péril si des techniciens indépendants avaient accès aux données requises, cela indique que le véhicule n'a pas été conçu en fonction de la sécurité dès le départ.

En imputant la faute à des éléments externes, les constructeurs dévient l'attention de leurs insuffisances en matière de sécurité des produits face au vol et autres accès non autorisés. Cette approche, qui procure un soulagement momentané aux secteurs concernés, ne



profite pas aux consommateurs et aux consommatrices, aux responsables de décisions, ni à l'ensemble de l'écosystème de l'innovation et de la sécurité.

Il est nécessaire d'adopter une démarche coopérative incluant des participantes et des participants de divers secteurs, parmi lesquels figurent des membres de l'industrie, des spécialistes en sécurité, des décideurs et le marché secondaire, afin de garantir que les solutions proposées servent les intérêts du public.

Quelle serait l'incidence des tarifs américains sur le marché secondaire de l'automobile au Canada ?

Le secteur secondaire de l'automobile au Canada, comprenant la chaîne d'approvisionnement et les services, apporte une contribution de 43,9 milliards de dollars à l'économie. Cela permet d'assurer la sécurité sur les routes pour le parc automobile canadien qui compte près de 26 millions de véhicules.

La chaîne d'approvisionnement et de services comprend les fabricants de pièces, les grossistes et distributeurs, les détaillants et les ateliers de réparation automobile.

Le marché secondaire canadien est basé sur une variété de pièces concurrentielles. Plus il existe d'options sur le marché secondaire, plus ils sont en mesure de préserver les tarifs de réparation et d'entretien pour les conducteurs.

L'imposition de coûts additionnels sur les pièces et les matériaux automobiles employés par le marché secondaire pour la réparation des véhicules entravera la capacité de ce dernier à proposer un service profitable aux Canadiens.

À une époque où de nombreux conducteurs équilibrent les paiements pour le logement, la nourriture, le chauffage et l'essence, il n'a jamais été aussi important d'assurer un marché secondaire concurrentiel.

Les frais punitifs ne tiennent pas compte de la liaison intégrée entre le Canada et le secteur automobile des États-Unis. L'application de cette disposition entraînerait des conséquences sévères sur les chaînes d'approvisionnement et de services nécessaires aux Canadiens pour réaliser l'entretien et la réparation de leurs véhicules à un coût raisonnable.

L'AIA Canada surveille attentivement la situation et n'hésitera pas à protéger le marché secondaire de l'automobile du Canada.